

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE COMUNICACIÓN, LINGÜÍSTICA Y LITERATURA
ESCUELA MULTILINGUE DE NEGOCIOS Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**DISERTACIÓN DE GRADO PREVIA A LA OBTENCION DEL
TITULO DE LICENCIADA MULTILINGUE EN NEGOCIOS E
INTERCAMBIOS INTERNACIONALES**

**LA CONSTRUCCIÓN DEL EJE MULTIMODAL MANTA-MANAOS; COMO POLO
DE DESARROLLO PARA EL ECUADOR
PERIODO DE INVESTIGACIÓN AÑO 2002 – ABRIL 2010**

DIANA LUCIA ARGUELLO RUIZ

QUITO, 2011

INDICE GENERAL

1.	TEMA	1
2.	INTRODUCCIÓN	1
	CAPITULO I	
	INFRAESTRUCTURA	
1.1.	Infraestructura vial	6
1.1.1.	Sistema vial ecuatoriano	6
1.1.2.	Ruta vial principal	7
1.1.3.	Ruta Amazónica	10
1.2.	Infraestructura aeroportuaria	14
1.2.1.	Situación actual del aeropuerto	14
1.2.2.	Aeropuertos internacionales de transferencia	18
1.2.3.	Posibles alianzas estratégicas	22
1.3.	Infraestructura del puerto marítimo	24
1.3.1.	Importancia del transporte marítimo	24
1.3.2.	Puertos internacionales de transferencia	27
1.3.3.	Características del puerto de Manta	34
	CAPITULO II	
	INTEGRACIÓN REGIONAL E INGRESO DE DIVISAS	
2.1.	Integración y desarrollo	39
2.1.1.	IIRSA	39
2.1.2.	Relaciones Internacionales	48
2.2.	Análisis economía ecuatoriana	53
2.2.1.	Panorama económico	53
2.2.2.	Exportaciones e importaciones	58
2.2.3.	Principales socios comerciales	62
2.3.	Situación Económica Manabí	66
2.3.1.	Potencial exportador	66
2.3.2.	Productos certificados para ingresar a Brasil	70
2.3.3.	Implementación cadenas productivas para ingresar Brasil	73
	CAPITULO III	
	EL EJE MULTIMODAL MANTA-MANAOS Y EL DESARROLLO	
3.1.	Ruta y países implicados	77
3.1.1.	Ruta completa	77
3.1.2.	Implicación de países vecinos	82
3.2.	Brasil	95
3.2.1.	Mercado Brasileño	95
3.2.2.	Zona Franca de Manaos	101
3.2.3.	Información de mercado para productos ecuatorianos	107
3.3.	Gobierno	112
3.3.1.	Políticas Gubernamentales	112
3.3.2.	Instituciones inmersas	114
3.3.3.	Resultados esperados	118
3.	ANÁLISIS	119
4.	CONCLUSIONES	121

5.	RECOMENDACIONES	124
	BIBLIOGRAFÍA	127

INDICE DE TABLAS

TABLA 1		
RED VIAL EN KILOMETROS		6
TABLA 2		
DISTANCIA EN KM DE LAS DIFERENTES RUTAS		8
TABLA 3		
RUTA SUR MANTA LATACUNGA-PUERTO PROVIDENCIA		10
TABLA 4		
PRINCIPALES AEROPUERTOS NACIONALES		18
TABLA 5		
RANKING LATINOAMERICANO		30
TABLA 6		
RANKING MUNDIAL DE PUERTOS 2008		33
TABLA 7		
MOVIMIENTO DE CARGA PORTUARIA A NIVEL NACIONAL EN TRÁFICO INTERNACIONAL		35
TABLA 8		
PROYECTOS POR EJE		44
TABLA 9		
EXPORTACIONES NO PETROLERAS		58
TABLA 10		
EXPORTACIONES NO PETROLERAS		59
TABLA 11		
IMPORTACIONES		61
TABLA 12		
BALANZAS COMERCIALES ECUADOR POR CONTINENTE		64
TABLA 13		
DATOS DE PRODUCCIÓN TOTAL DEL SUB-SECTOR AGRÍCOLA MANABÍ 2016		70
TABLA 14		
IMPLEMENTACIÓN CADENAS PRODUCTIVAS		75

TABLA 15 ESTRUCTURA DEL PROYECTO	78
TABLA 16 AMARRADEROS MUELLE PUERTO PAITA	93
TABLA 17 COMPARACIÓN PUERTOS PERÚ-ECUADOR	94
TABLA 18 PAÍSES CLASIFICADOS POR NÚMERO DE HABITANTES	95
TABLA 19 PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS	96
TABLA 20 IMPORTACIONES DE LOS PAÍSES SUDAMERICANOS EN LA REGIÓN	98
TABLA 21 IMPORTACIONES DE LOS PAÍSES DEL EJE DEL AMAZONAS EN EL EJE	99
TABLA 22 PRINCIPALES PAÍSES PROVEEDORES DE BRASIL	100
TABLA 23 PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE MANAOS	103
TABLA 24 PRINCIPALES DESTINOS DE EXPORTACIÓN DE MANAOS	104
TABLA 25 INVERSIONES LÍQUIDAS TOTALES 2005-2010	106
TABLA 24 PRINCIPALES PROVEEDORES IMPORTACIONES DEL AGRONEGOCIO BRASILEÑO 2007	106
TABLA 26 PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS DE 10 PAÍSES PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL 2007	108
TABLA 27 PRODUCTOS CLASIFICADOS POR PAÍSES PROVEEDORES DE BRASIL	109

INDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 OBRAS DE MEJORA DE INFRAESTRUCTURA VIAL	7
GRÁFICO 2 RUTA NORTE- CENTRO- SUR	9
GRAFICO 3 INTERMODALIDAD EN UN PUERTO	27
GRAFICO 4 GRÚAS PÓRTICO EN EL PACÍFICO SUR	31
GRÁFICO 5 NIVELES ORGANIZATIVOS DE LA IIRSA	40
GRÁFICO 6 EJES, CUENCAS Y CORREDORES DEL AMAZONAS	40
GRÁFICO 7 ISLAS IDENTIFICADAS EN EL CONTINENTE SUDAMERICANO	42
GRAFICO 8 PARTICIPACIÓN RESPECTO AL PIB DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS 2001 – 2007	54
GRAFICO 9 TASA DE VARIACIÓN: PIB PRIMARIO EXTRACTIVAS, PIB INDUSTRIAL Y PIB 2001-2007	55
GRÁFICO 10 PIB TOTAL Y NO PETROLERO: VARIACIÓN ANUAL 2008-2010	55
GRÁFICO 11 PARTICIPACIÓN DE EXPORTACIONES POR TIPO DE PRODUCTO 2001-2007	56
GRAFICO 12 EXPORTACIONES NO PETROLERAS 2008-2010	56
GRAFICO 13 BALANZA COMERCIAL TOTAL 2001- 2007	57
GRÁFICO 14 BALANZA COMERCIAL TOTAL 2008- 2010	57
GRAFICO 15 PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN	60

GRAFICO 16	
EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL ECUATORIANA	61
GRAFICO 17	
BALANZAS COMERCIALES PETROLERAS/ ENERO-JUNIO 2010	62
GRAFICO 18	
BALANZAS COMERCIALES NO PETROLERAS/ ENERO-JUNIO 2010	63
GRAFICO 19	
BALANZAS COMERCIALES TOTALES/ ENERO-JUNIO 2010	66
GRAFICO 20	
PLAN DE DESARROLLO PROVINCIAL DE MANABI	68
GRAFICO 21	
EJE BIOCEANICO MULTIMODAL PACIFICO-ATLANTICO BRASIL MANTA – MANAUS – BELÉM	77
GRÁFICO 22	
INVERSIONES EN PUERTOS EN MILLONES USD	83
GRÁFICO 23	
IIRSA EJE DEL AMAZONAS- SEIS GRUPOS DE PROYECTOS PARA ABRIR LA AMAZONÍA	86
GRÁFICO 24	
CORREDOR MULTIMODAL TUMACO-PUERTO ASIS-BELEM DO PARÁ	87
GRÁFICO 25	
VÍA ACTUAL Y VARIANTE SAN FRANCISCO-MOCHOA	88
GRÁFICO 26	
EJE AMAZONAS: PUERTO TUMACO- BELEM DO PARÁ	89
GRÁFICO 27	
VIA LIMA- BELEM DU PARÁ	91
GRÁFICO 28	
VÍA PUERTO DE PAITA- BELEM DU PARÁ	92
GRAFICO 29	
TOTAL DE EXPORTACIONES, IMPORTACIONES Y BALANZA COMERCIAL	97
GRAFICO 30	
NUMERO DE EMPRESAS IMPORTADORAS	97
GRÁFICO 31	

PRINCIPALES MERCADOS PROVEEDORES DE BRASIL	101
GRAFICO 32 CIUDADES MÁS POBLADAS DE BRASIL	102
GRAFICO 33 EXPORTACION E IMPORTACION DEL POLO INDUSTRIAL DE MANAOS (ENE- AGO)	105
GRAFICO 34 ADQUISICIÓN DE INSUMOS DE PRODUCCIÓN POLO INDUSTRIAL DE MANAOS- (Ene a Ago de 2005-2010)	106
GRAFICO 35 EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL ECUADOR- BRASIL 2002-2006	107
GRAFICO 36 EJE DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA	113

DEDICATORIA

Dedico esta disertación de grado a mis padres, que han sido pilares fundamentales en mi vida, gracias a quienes he logrado culminar con éxito mi carrera, por el constante apoyo que me brindaron. Gracias por la confianza depositada en mí. Les amo.

Diana Lucía Arguello Ruiz

AGRADECIMIENTO

Mis más sincero agradecimiento a mi directora de disertación de grado, Mst. Paola Lozada, gracias por su apoyo constante y su acertada asesoría en el proceso de redacción de la disertación. De igual manera extendiendo un agradecimiento a todos los profesores de la Escuela Multilingüe en Negocios e Intercambios Internacionales, ya que todos han sido parte fundamental de nuestro proceso de formación profesional.

1. TEMA

LA CONSTRUCCIÓN DEL EJE MULTIMODAL MANTA-MANAOS; COMO POLO DE DESARROLLO PARA EL ECUADOR

2. INTRODUCCION

El Ecuador es un país que históricamente se ha caracterizado por tener un lento crecimiento económico, en comparación de sus países vecinos. La balanza comercial no petrolera es deficitaria, la economía tiene una fuerte dependencia en la extracción de petróleo y en la recepción de remesas del extranjero, por lo cual, si alguno de estos componentes se ve afectado por un factor externo, nuestra economía de igual manera se afecta directamente.

Esto genera una fuerte reflexión, de que es necesario fomentar el crecimiento de diferentes sectores económicos y en diferentes regiones de nuestro país, para tener una economía sustentable, sólida y alcanzar un desarrollo paulatino. El gobierno del Economista Rafael Correa, posesionado en el año 2007, en su papel de dinamizador de la economía, debe promover proyectos y políticas que impulsen el desarrollo de zonas poco desarrolladas para descentralizar la concentración de la riqueza en pocas regiones, y fomentar la especialización.

Por lo cual, en miras de generar este tan anhelado desarrollo, el gobierno, en su Agenda de Transformación Productiva, ha planteado como un sector estratégico, el sector de Transporte y Logística, y dentro de éste, está contemplado la ejecución del proyecto del Eje Multimodal Manta-Manaos, el cual a través de sus diferentes componentes, está enfocado a mejorar la infraestructura del país, promover el desarrollo del comercio internacional y la integración regional.

Para contribuir con el desarrollo económico del país es necesario ampliar la cobertura y modernizar los servicios de movilidad humana y de carga en forma eficiente y eficaz, a través de la gestión del Transporte Intermodal y Multimodal y su infraestructura. Esto es fundamental para lograr niveles adecuados de competitividad a nivel nacional e internacional por sus efectos directos en la

mejora de costos y tiempos en la utilización de estos servicios de las personas y del transporte de productos interna y externamente.

Si bien el volumen del comercio exterior se ha incrementado en Ecuador en desde la década de los 90, incluso a niveles superiores a los del crecimiento económico, este desarrollo no ha estado acompañado con un crecimiento adecuado de la infraestructura vial, fluvial, portuaria y aeroportuaria, necesaria para generar mayores desplazamientos humanos y de carga.

Por lo que se hace necesario mejorar estas infraestructuras, para cubrir la demanda de desplazamientos crecientes, y para convertirse en un proveedor de logística a los demás países. Desde la década de los 80, el comercio internacional ha observado un crecimiento más rápido que la producción mundial. Ello ha generado un fuerte crecimiento del comercio de la región a zonas extranjeras y un marcado incremento de la dinámica regional, liderado por las exportaciones, en el marco de lo cual se vuelven escenarios principales los puertos de entrada y salida de productos.

Manta es la principal opción para convertirse en proveedor de servicios logísticos, por su ubicación geográfica, en relación a los demás puertos nacionales que no cuentan con las características técnicas para convertirse en un puerto de transferencia internacional, y en relación a los demás países que no cuentan con la oportunidad de abrir paso desde el Océano Pacífico hacia el Atlántico. Así mismo, el ser el país más occidental en el Pacífico, sitúa al aeropuerto de Manta en una posición geográfica que representa tiempos menores de vuelo a diferentes destinos en comparación a países vecinos. Y aunque la ciudad no tenga la influencia industrial de Guayaquil es bueno invertir en nuevos polos de desarrollo, para evitar la migración de las zonas deprimidas.

Dentro de este contexto, la integración regional juega un papel importante, ya que los demás países se desarrollan en base a las tendencias mundiales, y dado el ritmo de crecimiento de la economía mundial, un país no se puede quedar

aislado, sino que debe insertarse en las tendencias que impulsan a los países a trabajar como bloques.

En este sentido, como lo explica David Ricardo en su teoría de la ventaja comparativa; los países realizan comercio internacional por dos razones básicas, cada una de las cuales aporta su ganancia del comercio. En primer lugar, los países comercian porque son diferentes entre sí. Las naciones como los individuos, pueden beneficiarse de sus diferencias mediante una relación en la que cada uno hace lo que sabe hacer relativamente bien y obtiene ventaja sobre los otros.

En segundo lugar, los países comercian para conseguir economías de escala en la producción. Es decir si cada país produce sólo un limitado número de bienes, puede producir cada uno de esos bienes a una escala mayor y, por tanto, de manera más eficiente que si intentara producir de todo, debe explotar sus ventajas existentes, sacarles provecho para lograr especialización. Por este motivo es también importante que el gobierno apoye a ciertos sectores productivos que demuestran mayor potencial de desarrollo, los denominados subsectores priorizados, para generar especialización.

Es reconocido a nivel mundial, que los corredores multimodales son de gran utilidad para facilitar las prácticas de comercio y la integración regional, según la teoría de la ventaja comparativa se debe fomentar el comercio internacional y las prácticas de libre comercio.

Todo esto conlleva a promover la exportación de productos ecuatorianos al mercado Brasileño, especialmente a Manaos, aquí Manabí también tiene una participación especial, ya que a través de la investigación, se ilustra que sus condiciones naturales son favorables para producir productos agrícolas, tales como cebolla, limón, maracuyá, entre otros, que tienen potencial exportador al mercado de Brasil, y a un costo competitivo, lo que le brinda una clara ventaja comparativa para desarrollarse como exportador de productos, aunque debe mejorar los niveles de tecnificación y capacitación de sus agricultores.

El mensaje de la ley fundamental de la ventaja comparativa es simple: los países del mundo pueden beneficiarse de la especialización internacional y del libre comercio. En el caso del proyecto Manta-Manaos, su ventaja comparativa es la ubicación geográfica, las condiciones técnicas y el potencial agrícola de la Provincia de Manabí.

La investigación, apoyada en la ley de la ventaja comparativa o costos comparativos de David Ricardo, uno de los más grandes logros de la escuela clásica del pensamiento económico, está dirigida a realizar un estudio de los diferentes componentes del proyecto del eje multimodal Manta-Manaos, y la implicación de cada uno de ellos en la economía del país. Se enfoca en un período de tiempo comprendido desde el año 2002, que fue cuando empezó a tomar fuerza la idea, dado que fueron llevados, en primera instancia y vía terrestre, 13 contenedores de Manta hasta Puerto Orellana y luego, vía fluvial, hasta el Puerto de Manaos en el Brasil, hasta abril de 2010, fecha hasta la cual se tienen los últimos avances del proyecto.

La finalidad de la investigación será definir si el proyecto del eje multimodal Manta-Manaos podría ofrecer y generar condiciones para mejorar la situación socio-económica del país incluyendo la provincia de Manabí, lo cual contribuiría al impulso del comercio exterior y la integración regional generando un ingreso de divisas, mejorando la infraestructura existente.

Por esta razón es fundamental la realización de la investigación, para determinar la contribución del mejoramiento y desarrollo de la infraestructura existente y la integración regional, así como para conocer la conveniencia y eficiencia de poner en marcha este proyecto y saber cómo contribuye al desarrollo económico y al aumento del comercio internacional del país. Como señala el modelo ricardiano, el comercio internacional es una oportunidad para adquirir capital extranjero y aumentar tanto la eficiencia de recursos como el bienestar de todos.

En el capítulo I en primera instancia se va a analizar el estado reciente de las infraestructuras del país, tanto terrestre, portuaria y aeroportuaria. Luego, en el capítulo II identificar la influencia y relevancia de la integración regional dentro de este proceso, relacionada con la situación de la economía y balanza comercial del Ecuador, determinando el aporte que puede realizar una provincia que tiene especial participación en este proyecto como es la provincia de Manabí. Para finalmente, en el capítulo III explicar de manera integral el proyecto Manta-Manaos, y la implicación y relevancia del mercado Brasileño para el Ecuador; especialmente la zona de Manaos, y concluiríamos explicando el apoyo y la implicación del gobierno ecuatoriano en el proyecto.

CAPITULO I INFRAESTRUCTURA

1.1. Infraestructura vial

1.1.1. Sistema vial ecuatoriano

Un componente trascendente de la integración, ya sea de un país o de una región es la infraestructura vial. La importancia del sistema vial de un país, radica en su contribución directa al producto nacional, por la ampliación de la cobertura vial, pero sobre todo, por la necesidad de integración regional del país, bajo términos de eficiencia-económica para el desarrollo del comercio exterior¹.

Ecuador cuenta con 43.000 kilómetros de carreteras. La vía más importante, la carretera Panamericana, atraviesa el país de Norte a Sur desde Tulcán (en la frontera con Colombia) hasta Macará (en la frontera con Perú), completando un recorrido de 1.397 kilómetros a lo largo del callejón interandino; es la principal arteria de comunicación del país, tanto en el interior como con los países vecinos².

En la tabla 1 podemos apreciar la clasificación de los 43,000 km de infraestructura vial existente en el país dividido por regiones y diferenciando si son de tipo nacional, regional o urbano.

**TABLA 1
RED VIAL EN KILOMETROS**

Tipo	Longitud				
	Total	Región			
		Sierra	Costa	Oriente	Insular
Estatad	9.485,2	4.433,2	3.290,7	1.654,6	106,7
Primario	5.608,9	2.585,7	1.830,1	1.120,6	72,5
Secundario	3.876,3	1.847,5	1.460,6	534,0	34,2
Regional	33.260,0	17.328,6	13.060,4	2.793,5	77,5
Terciario	11.106,0	5.089,8	4.705,7	1.294,3	16,2
Vecinal	22.154,0	12.238,8	8.354,7	1.499,2	61,3
Urbano	452,2	290,0	140,7	21,5	...
Local	452,2	290,0	140,7	21,5	...
Total	43.197,4	22.051,8	16.491,8	4.469,6	184,2

Fuente: Ministerio de Obras Públicas.

Elaborado por: MTOP

Recopilado por: Diana Arguello

¹ RED VIAL ECUADOR, <http://www.e-asfalto.com/redvialecuador/index.htm>; acceso 28 de septiembre de 2009, 14h30.

² ECUADOR, ACTIVIDADES DEL SECTOR SERVICIOS RED VIAL, <http://www.cideiber.com/infopaises/Ecuador/Ecuador-06-03.html>; acceso 28 de septiembre de 2009, 15h00.

Ecuador presenta limitaciones en su infraestructura de transportes. Aunque en términos de kilómetros de vías pavimentadas, densidad de la red vial nacional, número de puertos y aeropuertos, el país cuenta con niveles cercanos o superiores al promedio de países de la región³.

1.1.2. Ruta vial principal

Con el fin de que este proyecto sea viable, es necesario primero realizar ciertas mejoras a la infraestructura vial existente, para que sean eficientes y estén en óptimas condiciones. A continuación, en el gráfico 1, se explica más en detalle las obras que están ejecutándose y el presupuesto asignado para este fin. Cabe mencionar que casi todo el financiamiento proviene del presupuesto del estado, dado el potencial de desarrollo que presenta el proyecto Manta-Manaos, el gobierno está haciendo los esfuerzos necesarios para plasmar esta idea⁴.

GRÁFICO 1
OBRAS DE MEJORA DE INFRAESTRUCTURA VIAL



1. Aeropuerto de manta, mejoras y construcciones, valor USD 50 millones
2. Vía Manta Latacunga, construcción y ampliación de vía, longitud 293.8 km, valor USD 200 millones.
3. Autopista Quito-Guayaquil, Tramo Jujan-Sto. Domingo, construcción y ampliación de vía, longitud 205.1 km, valor USD 195 millones.

³ APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA VIAL 12-05-08, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, www.bicusa.org/admin/Document.101216.asp, acceso 29 de septiembre de 2009, 10h30

⁴ Egúez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista, *Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos*, Quito, 17 de diciembre del 2009.

4. Autopista Quito-Pifo tramo paso Lat. Tumbaco-Cumbayá, construcción de vía y acceso, longitud 29.7 km, valor USD 200 millones.
 5. Vía Latacunga-Archidona, construcción de vía, longitud 130 km, valor USD 250 millones
 6. Vía Santiago de Méndez- Puerto Morona, ampliación y mejoramiento, longitud 140 km., valor USD 100 millones
 7. Vía Shushufindi-Puerto Providencia, construcción de acceso, longitud 20 km, valor: USD 55 millones
 8. Navegabilidad del río Napo, dragado y mejoramiento, longitud 180 km, valor USD 150 millones.
- Fuente: MTOP
Elaborado por: MTOP
Recopilado por: Diana Arguello

Como se observa en la tabla 2, se han determinado tres rutas potenciales para acceder desde la costa ecuatoriana hasta el Río Napo. Con este fin se está mejorando la infraestructura vial en las diferentes carreteras mencionadas para que se pueda tomar cualquier alternativa propuesta, y se ha determinado la distancia en kilómetros de carretera y por vía fluvial de cada alternativa.

Rutas potenciales⁵:

RUTA 1 Norte: Esmeraldas-San Lorenzo-Lita-Y de Tababuela-Julio Andrade-La Bonita-Cascales- Lago Agrio-Sushufindi-Pto Providencia- Pto. Ballesteros.

RUTA 2 Centro: Manta-Chone-Sto.Domingo-Aloag-Tambillo-Sangolqui-Pifo-Baeza-Lumbagui-Casales-Lago Agrio-Sushufindi-Pto.Providencia- Pto.Ballesteros

RUTA 3 Sur: Manta-Portoviejo-Pichincha-Quevedo – Valencia –La Mana-Latacunga-Ambato-Baños-Puyo-Tena-Narupa-Hollín-Loreto-Coca-Shushufindi-Pto.Providencia- Pto.Ballesteros

TABLA 2
DISTANCIA EN KM DE LAS DIFERENTES RUTAS

Ruta	Terrestre	Fluvial	Longitud total
1. Norte	753 km	2500 km	3253 km
2. Centro	580 km	2860 km	3440 km
3. Sur	550 km	3100 km	3650 km

Fuente: MICSE
Elaborado por: Diana Arguello

⁵ MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, Estado actual de las vías, Cámara Ecubras Parte 2, slide 8

GRÁFICO 2
ruta NORTE- CENTRO- SUR



Fuente: MICSE
Elaborado por: MICSE
Recopilado por: Diana Arguello

Para llevar a cabo el plan de mejora de las tres rutas, se ha determinado en qué estado se encuentra cada vía, la entidad responsable de la culminación de la obra, a que empresa se le ha asignado el contrato, el plazo que tiene, la fecha de terminación y el porcentaje de avance. A continuación en la tabla 3 es posible apreciar esta información de la ruta 3. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es en su mayoría, la entidad encargada de monitorear los avances de estos proyectos, para algunas obras se ha delegado al Consejo provincial de Manabí, o al Consejo Provincial de Tungurahua.

TABLA 3
RUTA SUR MANTA LATACUNGA-PUERTO PROVIDENCIA

Tramo	Entidad Responsable	Estado	Valor del Contrato	Contratista	Plazo	Fecha de Terminación	% Avance
MANTA							
Manta - Portoviejo	HCP de Manabí	Obra terminada	16'000.000,00	Convial SA	24 m		100%
Portoviejo - El Rodeo	MTOP	rehabilitación	844.638,78	Mabersa SA	4 m	23-feb-09	35% dic 08
El Rodeo-San Plácido-Pichincha	MTOP	rehabilitación	2'207.619,49	SERTECING SA	4 m	28-feb-09	27% dic08
Pichincha- El Empalme	MTOP						
El Empalme -Quevedo	MTOP						
QUEVEDO							
Quevedo- La Mana	MTOP						
La Mana - Latacunga	MTOP	rehabilitación	30'677.829,90	Constructora Becerra Cuesta	18 m	30-jun-10	
LATACUNGA							
Latacunga- Tena	MTOP	estudios reportan baja velocidad de circulación <30km/h					
Latacunga- Ambato	MTOP	futura ampliación		Panavial			
AMBATO							
Paso Lateral Ambato	MTOP	proyectos de estabilización de taludes	736.632,23	terminación por mutuo acuerdo			
Ambato-Totoras	Vía delegada al Consejo Provincial de Tungurahua ejecutada por el MOP	ampliación 4 carriles terminada					
Totoras- La Pampa-los Pájaros	Vía delegada al Consejo Provincial de Tungurahua ejecutada por el MOP	reparación	4'126.183,39	Ing. Guillermo Escalante	15 m	12-oct-08	100%
Los Pájaros-Baños	Consejo Provincial de Tungurahua	mantenimiento rutinario					
Baños-Rio Negro	MTOP	obra nueva	46'876.627,06	Cartellone+ H-H	150 m	31-dic-06	100%
Rio Negro- Puyo	MTOP						
PUYO							
Puyo - Santa Clara	MTOP	obra nueva	20'021.573,85	Hidalgo e Hidalgo	92 m	29-abr-09	96%
Santa Clara - Tena	MTOP	obra nueva	20'255.169,52	Hidalgo e Hidalgo	98 m	18-dic-08	94% nov08
TENA							
Tena-Jondachi	MTOP	obra nueva	11'632.525,23	Hidalgo e Hidalgo	18 m	28-abr-09	96%
Jondachi-Hollin	MTOP	obra nueva	10'832873,39	Hidalgo e Hidalgo	18 m	28-abr-09	60%
Hollin-Loreto-Coca (3 puentes)	MTOP	obra nueva	791987	Ing.Eduardo Tamayo	22 m	jul-08	100%
Hollin-Loreto-Coca (puente Suno)	MTOP	obra nueva	583.116,24	Ing. Honorato Vazquez	6 meses	feb-09	2%
COCA							
Coca-JIVINO Verde	MTOP	Obra nueva	33'294.881,12	Consermín	62 m	02-may-06	100%
Jivino Verde-Shushufindi	MTOP	Obra nueva	9'091.397,09	Constructora Nacional	25 m	13-jun-08	100%
Shushufindi-Pto. Providencia	MTOP	Contratación de estudios					

Fuente: MICSE
Elaborado por: MTOP
Recopilado por: Diana Arguello

1.1.3. Ruta amazónica

Para hacer la conexión entre la mercadería que viene desde las costas ecuatorianas, es necesario generar un puerto en la Amazonía ecuatoriana, con el fin de ser el canal a través del cual llegará a su destino final Manaos. En cuanto al desarrollo de Puerto Providencia, ubicado en la Provincia Francisco de Orellana, en el oriente amazónico, se ha avanzado en procesos de expropiación de terrenos para la construcción del puerto Providencia, a cargo del municipio de Shushufindi y el Consejo Provincial de Sucumbíos. También se ha planteado la necesidad de que el MICSE trabaje con la subsecretaría de puertos una propuesta de modelo de

gestión de puerto Providencia. El ministerio en mención le solicitó al Municipio y al Consejo Provincial que elabore una propuesta para ser discutida⁶. La carretera amazónica que se utilizará para la ruta propuesta del proyecto, se denomina Llananunga Providencia, la cual llega hasta puerto Providencia⁷.

Respecto a la navegación por el río Napo es necesario realizar algunas adaptaciones y mejoras. Una delegación de Ecuador realizó una visita a Manaus (15-18 de abril 2010) y se entrevistó con el Presidente y Gerente de empresas Bertolinni⁸ a quienes se les entregó estudios de batimetría⁹ del río Napo, para que ellos hagan mejores diseños de barcas de 35,5 m de eslora, 11,5 m de manga, 1,2 m de calado máximo. Dado que es posible navegar en barcas empujadas por remolcadores.. En base a su experiencia de navegación por el río Napo (transporte de equipos para compañías petroleras), sugieren que el puerto de embarque sobre el Napo sea en Nuevo Rocafuerte (o Cabo Ballesteros), pues el aporte del Aguarico (40 % más de caudal) mejora sustancialmente la navegabilidad¹⁰.

La vialidad existente permite la conectividad de los puertos del Pacífico con el Puerto fluvial Providencia, ubicado en la provincia de Orellana, a esto se le suma el plan de gestión del transporte en ejecución que amplía y mejora la infraestructura multimodal. Todas estas reformas y mejoras tienen el fin de contribuir al desarrollo productivo y comercial bilateral del país, en la Región Amazónica Ecuatoriana, Peruana y Brasileña, mediante la implementación de regulación y facilidades de transporte, comunicaciones, energía, seguridad, logística, infraestructura terrestre, aérea y portuaria fluvial.

⁶ Egüez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista, *Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos*, Quito, Abril 2010.

⁷ Chamorro José, Ing. Director Nacional de Logística; Manta-Manaos, MCPEC, entrevista Resultados de la Navegabilidad del Río Napo, Quito, 12 de octubre de 2010

⁸ NB. Empresa brasileña especializada en tecnología, durabilidad e innovación en muebles, sistemas de almacenamiento y manufacturados de acero, <http://www.bertolini.com.br/bertolini/site/default.asp?pagina=missaoEVisao&idioma=esp>

⁹ NB. Estudio de Batimetría; es el estudio de la profundidad marina, de la tercera dimensión de los fondos lacustres o marinos

¹⁰ Id.

Algunos de los proyectos en ejecución para potencializar la infraestructura existente respecto a las hidrovías del Napo y del Morona son¹¹:

- Contrato BID MTOP. Estudio de batimetría y puntos negros Río Napo.
- Contrato BID MTOP. Definición de barcaza tipo.
- Implementación de balizamiento para situación actual.
- Dragado de puntos críticos actuales.
- Acuerdo de PPP para Puerto Providencia.
- Desarrollo propuesta de Ejimpro para Providencia
- En marcha contratos Emepa y Serman-CSI-
- Navegabilidad Río Morona- INOCAR
- Estudios de batimetría –INOCAR- Río Napo-En marcha

Es una gama bastante amplia de estudios que serían suficientes para determinar las potencialidades de la vía fluvial, los estudios de batimetría del Río Napo están listos. Y los estudios del INOCAR están previstos terminarse para mediados del año 2011¹².

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con recursos del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de Cooperación Técnica para Iniciativas para la Integración de la Infraestructura (FIRII), financió la elaboración de un Estudio Binacional de Navegabilidad Comercial en el Río Napo, desde el Puerto de Francisco de Orellana (El Coca – Ecuador) hasta la confluencia con el río Amazonas (Perú). Estudio que fue realizado por el Consorcio Serman & Asociados SA (Argentina) – CSI Ingenieros SA (Uruguay) y fue supervisado por el BID con la coordinación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador (MTOP) y los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC)¹³.

¹¹ MICSE, Cámara Ecubras, Op. Cit.

¹² Chamorro José, Ing., Op. Cit.

¹³ IIRSA, Banco Interamericano de Desarrollo, BID, Consorcio Serman & Asociados SA – CSI Ingenieros SA, Pasos De Frontera Fluviales Caso de Estudio: Río Napo, <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/navegabilidad%20napo.pdf>, acceso domingo 16 de enero de 2011, 22h30

Conforme al estudio arriba mencionado, ambos tramos presentan características comunes como la presencia de palizadas e importantes bancos de arena, mismos que ocasionan varaduras¹⁴. No obstante, existe tránsito por dichos tramos.

Por otra parte, la cuantificación de la demanda se ve dificultada por la falta de registros estadísticos sistemáticos. Las estimaciones con que se cuenta indican que en¹⁵:

- Francisco de Orellana – Nuevo Rocafuerte: Carga = 250.000 ton/año (85% asociada a la industria petrolera)
- Iquitos – Mazán – Cabo Pantoja: Carga = 28.000 – 55.000 ton/año

En el área de estudio, el transporte de carga se caracteriza por implicar Grandes Distancias y Bajos Volúmenes lo que, necesariamente, se traduce en Altos Costos que, a su vez, implican un Encarecimiento del Producto y Bajas Ganancias¹⁶.

El estudio de la consultoría refleja que es posible mejorar la navegación por el río Napo, brindando información al navegante, ya que es fundamental que conozca¹⁷:

- El nivel del agua a lo largo del río; a través de una red de hidrómetros (reglas) automática con envío de información satelital a un centro de difusión
- La ubicación del canal más profundo; relevamientos batimétricos semestrales y base de datos de las últimas trayectorias navegadas
- Para navegar con mayor previsibilidad, seguridad y en menos tiempo por el río Napo, es necesario utilizar, posicionamiento satelital (GPS), cartografía electrónica¹⁸ y, en lo posible, ecosonda¹⁹. Útil también para el control de la actividad de las embarcaciones

¹⁴ Id.

¹⁵ Id.

¹⁶ Id.

¹⁷ Id.

¹⁸ NB: mapas geográficos en formato digital

¹⁹ NB: Aparato para medir las profundidades del mar y detectar bancos de peces. Sonda electrónica, basada en la reflexión de ondas sonoras en el fondo

- Es conveniente navegar por el río Napo con barcazas empujadas por remolcadores. Son flexibles, pueden armarse “convoys”, no llevan tripulación y se pueden dejar cargando en el puerto (como si fueran vagones ferroviarios), su calado se adecua a la capacidad de la vía navegable

La condición más deseable de navegación comercial eficiente en el río Napo sería navegar con 4 pies de calado (1,2 m) durante el 95 % del tiempo (en promedio), 11,5 meses por año. Sin embargo, existen tramos difíciles, que impiden alcanzar dicho objetivo, a menos que se drague un canal. No obstante, el dragado del canal no es factible de ser realizado²⁰.

Si se utilizara GPS y se conociera la posición del canal y los niveles de agua, se puede navegar eficientemente²¹:

- En el Tramo Peruano con 4 pies de calado y una mínima revancha de 30 cm durante = 10,5 meses por año (88 % del tiempo en promedio). En el resto del tiempo habría restricciones en unos 10 malos pasos ubicados entre Santa Clotilde y Cabo Pantoja (aunque podría navegarse más tiempo disminuyendo el calado a 3 pies). Embarcaciones de 1,2 m de calado, potencia inicial.
- En el Tramo Ecuatoriano, entre la frontera y la zona de Belén, durante 6 meses por año (50 % del tiempo en promedio) = Con 4 pies de calado y una revancha de 1,2 m. Durante otros 3,5 meses = Con 2,5 pies y una revancha de 1,2 m. En el resto del tiempo = 2,5 meses por año (20 % del tiempo = época seca). Habría restricciones en unos 100 malos pasos. Entre Belén y Francisco de Orellana (El Coca), el calado típico es de 2 pies o menos (salvo en época de crecida). Embarcaciones de 1,2 m de calado máximo.

1.2. Infraestructura aeroportuaria

1.2.1. Situación del aeropuerto

El Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro de Manta posee las siguientes características:

²⁰ Id.

²¹ Id.

- Mayor espacio para maniobras sin obstáculos en aterrizajes y despegues. Pista de 3.200 m. x 45m.
- Menor congestión de Tráfico Aéreo y plataforma.
- Eficiencia en servicios a la aeronave y a la carga.
- Costos bajos de operación.
- Comunicación rápida con el puerto para transferencia de pasajeros y mercancías (8 Km.)

El aeropuerto de Manta, mantenía desde 1999 un convenio, por medio del cual le permitía ocupar un 5% de la Base Aérea de Manta a militares estadounidenses para sus operaciones contra el tráfico de drogas en la región. Pero el gobierno del Ec. Rafael Correa, no renovó el convenio y lo dio por terminado en noviembre de 2009, mes en el que los militares norteamericanos abandonaron la base²².

El puntaje máximo de calificación de un aeropuerto es 10 en la escala internacional. El aeropuerto de Manta, tenía una calificación de 10, pero con la salida de los equipos del Cuerpo de Bomberos instalado por las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos en la Base de Manta, la calificación del aeropuerto Eloy Alfaro se redujo del puntaje máximo de 10 a 7. La categoría se da según el nivel de protección y la cantidad de agua que tenga disponible el servicio contra incendios del aeropuerto²³.

Para evitar que exista esta reducción del puntaje del aeropuerto, el gobierno se ha planteado realizar mejoras para enfrentar esta situación. El proyecto Manta Manaos y todos sus componentes, dentro del cual se encuentra la mejora del aeropuerto de Manta, esta priorizado por SENPLADES mediante oficio SIP.DAP.2008-11 del 1ero de julio 2008, tarea que se realiza desde la Subsecretaria de Inversión.

²²Diario el universo, Bases del Aeropuerto de Manta,
<http://www.eluniverso.com/2009/05/20/1/1355/0EEA6E7FDE204ABA816793DDA3DF223B.html>, acceso: 25 de febrero de 2010

²³ Id.

Dentro de las mejoras previstas es necesario mejorar la infraestructura del Aeropuerto de Manta, para convertirlo en un aeropuerto de transferencia de talla internacional, que sea capaz de soportar el tráfico aéreo de un aeropuerto de esas características. Este aeropuerto ya ha sido declarado como alterno de los aeropuertos de Guayaquil y Quito, debido a que representaba un costo grande para las líneas aéreas y un perjuicio para el país, que muchos vuelos se hayan desviado a Cali, Chiclayo e inclusive Panamá. Si un vuelo no puede entrar a Quito o Guayaquil, pueden ir a Manta, lo cual ahorra unos 50 minutos de vuelo, con relación a Cali o Chiclayo²⁴.

La administración del aeropuerto por parte de la municipalidad de Manabí, a través de la Corpam, no ha llevado a cabo el proceso de contratación para delegar la concesión de dicha terminal aérea, así como el proceso de certificación del mismo, obstaculizando su modernización y el desarrollo urbanístico, industrial y turístico²⁵.

Asimismo no se planificó el presupuesto para iluminación y mantenimiento de pista, calle de rodaje y plataforma, además de no contar con el recurso humano, equipo y personal técnico capacitado del servicio contra incendio, circunstancia que afecta a la seguridad operacional y a su categorización, pese a conocer la salida de la base norteamericana FOL²⁶.

Por los motivos mencionados con anterioridad, dado que la Corpam no ha realizado las inversiones adecuadas, el Gobierno Nacional invertirá 35 millones de dólares para la modernización del aeropuerto de la ciudad de Manta²⁷. Para velar el fiel cumplimiento de estas mejoras y que no se descuiden las obras previstas para el aeropuerto de Manta, a partir de julio de 2009, la Dirección General de Aviación Civil, procedió a dar cumplimiento al Decreto Ejecutivo 1112 mediante el

²⁴ AEROPUERTO DE MANTA, <http://www.aeropuertomanta.com/noticias.php?noti=3>, acceso, 21 de febrero de 2010, 17h56

²⁵ Id.

²⁶ Id.

²⁷ Nuevo empresario, <http://www.elnuevoempresario.com/noticiasleer.php?id=10833&titulo=direccion-de-aviacion-civil-asumio-administracion-de-aeropuerto-de-manta-ecuador&encuesta=resultados>, acceso: 06 de febrero de 2010, 16h30

cual se revierte al Ministerio de Defensa y a la DAC las instalaciones del aeropuerto internacional Eloy Alfaro de Manta²⁸.

Estas autoridades están tomando las medidas necesarias para que el aeropuerto tenga todas las seguridades, y que no baje el grado de calificación, en ese sentido, el Ejecutivo busca un socio estratégico para convertir el aeropuerto de Manta en un aeropuerto internacional "de enganche"²⁹.

En este momento los vuelos de toda la cuenca asiática del Pacífico van a Santiago de Chile, al sur del continente, cuando podrían llegar a un lugar más céntrico, que es Ecuador, y que de ahí tengan el enganche, las conexiones³⁰. Como socio potencial se tiene identificado a la compañía Singapur Airlines, una de las más grandes del mundo, está interesada en el proyecto y la idea que se persigue es que ese socio, además de invertir y de operar en las instalaciones de Manta, utilice ese aeropuerto como base³¹.

El proyecto de mejora, comprende la ampliación de la terminal en la que se construirá una segunda planta, dos mangas de acceso, un terminal de carga, ampliación de la plataforma, equipos contraincendios, un radar secundario, un sistema de multilateración y toda una infraestructura para que alcance niveles internacionales³².

Pero la parte más importante en la que se ha trabajado es en la comercialización, por ello se han avanzado las conversaciones con Singapur Airlines y el gobierno de ese país para que pueda utilizar el aeropuerto de Manta como puerta de entrada a América Latina.³³

Al momento la terminal Eloy Alfaro tiene un tráfico promedio anual de 290

²⁸ Id.

²⁹ Id.

³⁰ Id.

³¹ Id.

³² El ciudadano, Aeropuerto de Manta,

http://www.elciudadano.gov.ec/index.php?view=article&catid=1%3Aactualidad&id=4162%3Amas-de-30-millones-de-inversion-para-desarrollar-el-aeropuerto-de-manta&format=pdf&option=com_content, acceso 27 de febrero de 2010, 21h27

³³ Egúez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista, *Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos*, Quito, 17 de diciembre de 2009

mil de pasajeros (entre entrada y salida). Se espera que, con una distribución adecuada de las aerolíneas en cuanto a tiempo, con el nuevo aeropuerto se llegue a una disponibilidad de entre setecientos cincuenta mil a un millón de pasajeros³⁴.

Esto tendría también un impacto directo sobre los principales aeropuertos nacionales, ver tabla 4, dado que es un flujo de pasajeros que puede dirigirse o requerir los servicios de los demás aeropuertos, ya sea para tránsito de personas o para transporte de mercaderías.

TABLA 4
PRINCIPALES AEROPUERTOS NACIONALES

AEROPUERTOS NACIONALES	UBICACIÓN
Quito - Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (UIO)	se ubica a tres millas (5km) del centro de Quito
Guayaquil - Aeropuerto Internacional Jose Joaquin de Olmedo(GYE)	se ubica a tres millas (5km) al norte de Guayaquil, sobre Avenida de las Américas
Latacunga - Aeropuerto Internacional Cotopaxi (LTX)	se encuentra en Latacunga, capital de la provincia de Cotopaxi
Manta - Aeropuerto Internacional Eloy Alfaro (MEC)	se ubica en las afueras de la ciudad de Manta, provincia de Manabí
Nueva Loja - Aeropuerto Lago Agrio (LGQ)	se ubica 3km al Este de Nueva Loja (Lago Agrio), provincia de Sucumbíos
Esmeraldas - Aeropuerto General Rivadeneira (ESM)	se ubica en Tachina
Coca - Aeropuerto Francisco de Orellana (OCC)	se ubica dentro de los límites de la ciudad

Fuente: Aeropuertos del mundo.com.ar

Elaborado por: Diana Arguello

1.2.2. Aeropuertos internacionales de transferencia

En la época de los 90, ha crecido de forma fenomenal el tráfico aéreo, haciendo que el transporte aéreo sea cada vez más importante en la economía de una nación. Juega un papel importante en el transporte de personas, carga y creación de puestos de trabajo³⁵.

Los aeropuertos son una infraestructura esencial para el crecimiento económico del territorio donde éstos se localizan. La calidad de su oferta influye en

³⁴ El ciudadano, Aeropuerto de Manta, Op.Cit.

³⁵ PECC, <http://www.pecc.org/community/papers/airportroundtable/roy-paul-1.doc>, acceso: 02 de marzo de 2010, 20h30

la localización de actividades de alto valor añadido y emergen como la principal puerta de entrada de turistas³⁶.

En este sentido, el papel de los aeropuertos en el crecimiento económico se puede considerar desde tres puntos de vista. En primer lugar, los aeropuertos son grandes generadores de puestos de trabajo en las actividades directamente asociadas a la canalización del tráfico aéreo. En segundo lugar, la actividad turística se sustenta en gran parte en el tráfico que proporcionan los aeropuertos. Finalmente, las empresas dedicadas a actividades de alto valor añadido tienden a localizarse en territorios que disponen de aeropuertos con una oferta extensa y densa de conexiones aéreas³⁷.

La presencia de aeropuertos internacionales de transferencia, contribuyen a la economía y al desarrollo de varios países a nivel mundial. Un ejemplo de esta afirmación, es el desarrollo y contribución que ha tenido la India en ese sentido. La cual, desde el año 2000, tomó la decisión formar la Autoridad Aeroportuaria de la India, la misma que se hizo cargo de los aeropuertos internacionales para acelerar el desarrollo, expansión y modernización de los operativos, terminales e instalaciones de carga en todos los aeropuertos en el país de conformidad con las normas internacionales. AAI ahora controla 124 aeropuertos del país, incluyendo aeropuertos internacionales, los aeropuertos nacionales y los derechos civiles enclaves en los aeropuertos de Defensa³⁸.

Además cabe mencionar que la empresa privada ha contribuido en el desarrollo y construcción, de varios aeropuertos, contribuyendo así a atraer la inversión extranjera directa. El aeropuerto de Bangalore es un proyecto de empresa conjunta en la que un consorcio del sector privado tiene el 74 por ciento de capital y el resto se reparte en partes iguales por el Estado de Karnataka Corporación de Desarrollo Industrial y la Autoridad Aeroportuaria de la India. El consorcio privado liderado por Siemens de Alemania.

³⁶ UNIVERSIDAD DE BARCELONA, Bel Germà, Fageda Xavier, <http://www.ub.edu/gaap/aeroportsRACC.pdf>, acceso: 26 de febrero de 2010, 22h00

³⁷ Id.

³⁸ Id.

Otro aeropuerto; Greenfield, que se desarrolla en Hyderabad, es un proyecto en el cual, el 74% del capital está en manos de un consorcio privado, fomentando así la inversión en el país.

Para contemplar el panorama de otro país, Estados Unidos es un país que posee alrededor de 27 aeropuertos internacionales, un ejemplo de ellos es el aeropuerto JFK situado en Nueva York, el cual en el 2008, tuvo 47,807,816 pasajeros. Este aeropuerto contribuye con aproximadamente \$30.1 miles de millones de dólares a la actividad de la región de Nueva York, generando 229,000 trabajos y aproximadamente \$9.8 miles de millones en sueldos y salarios. Cerca de 35,000 personas son empleadas del aeropuerto³⁹.

En Europa, con respecto al impacto de la actividad aeroportuaria en el empleo, el estudio de ACIEurope (2004) para una muestra de 25 aeropuertos europeos da cuenta que el impacto directo de la actividad desarrollada en las instalaciones aeroportuarias supone la creación de 950 puestos de trabajo por cada millón de pasajeros transportados. En la misma dirección, si se añade el impacto indirecto, que es fruto del desarrollo de actividades logísticas en zonas próximas al aeropuerto, y el impacto inducido, debido al gasto generado por los trabajadores asociados a las actividades directa e indirecta, la creación de puestos de trabajo llega a los 2.950 empleos por cada millón de pasajeros transportados. En términos de valor añadido, el mismo estudio cuantifica que el peso económico de los aeropuertos representa, al menos, el 2- 3 por ciento del Producto Interior Bruto de la región correspondiente⁴⁰.

En efecto, una oferta aeroportuaria de calidad puede permitir una mejora de la productividad de las empresas al facilitar (y abaratar) el acceso a sus suministradores y clientes y, en términos más generales, al facilitar una gestión del tiempo más eficiente. En este punto es necesario analizar por qué la accesibilidad que permiten los aeropuertos es determinante como factor de localización de empresas de alto valor añadido. Los sectores de alto valor añadido son

³⁹ The Port Authority of New York & New Jersey, John F. Kennedy International Airport, <http://www.panynj.gov/airports/jfk.html>, acceso:26 de febrero de 2010, 21h20

⁴⁰ BEL GERMA, Fageda Xavier, Op. Cit.

generalmente sectores que se caracterizan por desarrollar actividades intensivas en conocimiento⁴¹.

En este sentido, debe destacarse que una proporción significativa y creciente del comercio de mercancías se realiza por vía aérea, especialmente en lo que hace referencia a mercancías de alto valor añadido en relación a su peso. Existe una relación causal muy significativa entre los niveles de empleo en industrias de alta tecnología y la disponibilidad de un gran aeropuerto en una muestra de 321 áreas metropolitanas de Estados Unidos⁴².

En suma, la contribución de los aeropuertos al desarrollo económico del territorio donde se ubican depende tanto del volumen agregado de tráfico que generan como del tipo de función que desempeñan. Por un lado, un aumento en el número de pasajeros transportados implica un aumento en la actividad más directamente asociada con el transporte y la movilidad. Por otro lado, las grandes áreas urbanas que pretendan atraer actividades intensivas en conocimiento deben disponer de aeropuertos con una oferta adecuada de vuelos para viajeros por negocios, los cuales demandan conexiones directas con horarios convenientes y que tengan como destino las principales áreas urbanas del resto del mundo.

Finalmente, los grandes destinos turísticos (y también las grandes áreas urbanas) deben disponer de aeropuertos que ofrezcan una frecuencia de vuelos elevada y a precios reducidos a los principales lugares de origen de los turistas correspondientes. Por tanto, la valoración del impacto económico de un aeropuerto debe hacer referencia no sólo al volumen de tráfico que este aeropuerto genere sino también al tipo de tráfico donde concentra su actividad (alcance geográfico de las rutas, compañías aéreas con mayor número de operaciones, etc)⁴³.

De esta información puede concluirse que el aeropuerto de Madrid juega una función de hub⁴⁴, especialmente en destinos a Latinoamérica, mientras que el

⁴¹ Id.

⁴² Id.

⁴³ Id.

⁴⁴ NB. Aeropuerto de Transferencia

aeropuerto de Barcelona genera mucho tráfico punto a punto, y si acaso, juega el papel de alimentador (feeder) de las grandes aerolíneas europeas de red⁴⁵.

En segundo lugar se encuentran destinos turísticos, de primer y segundo nivel, que generan un tráfico de más de un millón de pasajeros al año. Los de primer nivel, con volúmenes de tráfico por encima de los ocho millones de pasajeros, aparecen en el ranking de los 50 aeropuertos europeos con más tráfico de pasajeros⁴⁶.

1.2.3. Posibles alianzas estratégicas

Aeropuerto Nacional de Manta⁴⁷

- Contrato de modernización de servicios al usuario y ayudas de embarque.
- Contrato de consultoría para el diseño de aeropuerto internacional,
- Búsqueda de socio operador. HUB y acompañamiento.

El gerente del Proyecto Manta-Manaos, realizó un viaje a Singapur el 12 de Agosto del año 2009, junto con una comitiva, para promocionar el aeropuerto y el puerto de Manta, estuvo en contacto con las autoridades respectivas⁴⁸.

En ese viaje, mencionó el gerente, se realizaron dos operaciones fundamentales, una respecto al puerto; buscar socios estratégicos para la inversión y administración del puerto, y la segunda es buscar socios para la administración y operación del aeropuerto. El aeropuerto de Changi de Singapur es uno de los de mayores en movimiento de carga y pasajeros, y lo maneja la empresa Changi, ellos ya visitaron el aeropuerto de Manta, y van a hacer una propuesta de interés para el aeropuerto, y finalmente se hizo una gestión con Singapur cargo SIA, Singapur airlines que es la línea de bandera de Singapur, subdivisión cargo para que ellos también puedan explorar la posibilidad de utilizar

⁴⁵ Id.

⁴⁶ Id.

⁴⁷ MICSE, Cámara Ecubras, Op. Cit.

⁴⁸ Egüez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista, *Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos*, Quito, 17 de diciembre de 2009

esta ruta multimodal para conectar con manaos o con América del sur y han mostrado interés, pero no hay resultados concretos todavía⁴⁹.

La mayor parte de mercadería de Asia llega a California, y de ahí se distribuye a sus destinos, entonces la propuesta es que en vez de que los países asiáticos traigan su mercadería por Long beach California, la misma que luego va por vía terrestre hasta Miami y de ahí por vía aérea hasta Manaos, la traigan por Manta, y llegue vía aérea Manaos, esto brinda más facilidades, esta propuesta logística la elaboró el gerente del proyecto, Ing. Héctor Egüez, junto con el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y de Competitividad, el de Agricultura, Industrias y con la CAE, el corredor debe brindar mejores condiciones en costo y tiempo, para ser competitivo, entonces el Ecuador puede vender servicios logísticos utilizando el Puerto y Aeropuerto de Manta para hacer ese intercambio hacia Manaos.

Por todos los motivos expuestos anteriormente, existen perspectivas reales de tener estos socios estratégicos, siempre y cuando el Ecuador se acerque a ellos con una propuesta que sea interesante para las partes, que demuestre que este es un corredor viable, que es un corredor rentable, que puede operar los 365 días del año, y que nuestro gobierno brinda todas las facilidades para que así sea⁵⁰.

El lunes 12 de abril de 2009, el Grupo Aviation Consortium, SAC, presentó a la Ministra Coordinadora de la Producción, Empleo y Competitividad⁵¹, y a la Ex Ministra de Transportes y Obras Públicas⁵², la propuesta para diseño, construcción y operación del Aeropuerto de Manta. La sugerencia de las Ministras es que el Consorcio también invierta en el proyecto, es decir, entre como socio. Para efectos de continuar con este proceso, el mismo día se firmó un acuerdo de entendimiento, suscrito por las ministras en mención, con el consorcio SAC, el

⁴⁹ Id.

⁵⁰ Egüez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista, *Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos*, Quito, 17 de diciembre de 2009

⁵¹ NB. Ec. Natalie Celi, Ministra Coordinadora de la Producción, Empleo y Competitividad

⁵² NB. Ma. De los Ángeles Duarte- Ex Ministra de Transportes, y Obras Públicas

siguiente paso sería que el consorcio SAC presente propuesta de inversión conjunta⁵³.

1.3. Infraestructura del puerto Marítimo

1.3.1. Importancia del transporte marítimo

El transporte marítimo es un factor clave para el desarrollo y progreso del comercio exterior en cualquier país del mundo. Cumplen un papel fundamental como centros logísticos de articulación de cadenas productivas crecientemente globalizadas y para el desarrollo del intermodalismo. De entre las tendencias que se están manifestando en la industria del transporte marítimo mundial, están: integración de líneas de transporte marítimo y concentración de servicios, innovación tecnológica y la expansión del sistema de transporte multimodal⁵⁴.

En lo que a integración de líneas se refiere, la mayor parte de las alianzas, fusiones y otros procedimientos de concentración que se generan están siendo motivadas por los siguientes objetivos:

- Reducir los costos unitarios mediante aumentos de productividad y economías de escala de las compañías navieras y proveedoras de servicios logísticos.
- Lograr un mayor dominio de los mercados, a fin de incrementar los ingresos.
- Reducir los niveles de riesgo⁵⁵.

Respecto a la concentración de servicios portuarios, las alianzas de líneas navieras agrupan la demanda de servicios portuarios y de operaciones de trasbordo de varios transportistas. Para los puertos que esperan recibir dichas embarcaciones, ello acarrea riesgos y oportunidades. Teniendo en cuenta que los transportistas más grandes están comprando buques de 6.000 o más TEU (volumen de 20x8x8 pies, que es el tamaño de un contenedor estándar) de capacidad, sólo los puertos que puedan adaptarse a las nuevas exigencias del mercado podrán convertirse en centro de concentración de cargas⁵⁶.

⁵³ Informe avances del proyecto Manta-Manaos, a abril 2010, Héctor Eguez, Gerente de Proyecto, abril 2010.

⁵⁴ CAF, TRANSPORTE MARÍTIMO, http://caf.com/attach/17/default/44_51marit.pdf, Acceso 26 de enero de 2010, 14h30

⁵⁵ Id.

⁵⁶ Id.

La innovación tecnológica en el transporte marítimo se manifiesta principalmente en la contenedorización cada vez mayor de la carga y en la tendencia a utilizar buques cada vez más grandes. En efecto, con la utilización del contenedor se pudo reducir sustancialmente el tiempo de manipulación de la carga en los puertos que antiguamente ocupaba aproximadamente los dos tercios del tiempo total del trayecto marítimo. En 17 años, el movimiento de contenedores en todo el mundo aumentó 125 millones de TEU (de aproximadamente 39 millones de TEU en 1980, a 164 millones de TEU en 1997).

Las alianzas mundiales de los propietarios de portacontenedores han dado lugar al uso de buques más grandes, al desarrollo de las redes de alimentación con puertos pivote y a una permanente demanda por una productividad más alta y tarifas más bajas. Esto también ha conducido a la aparición de las compañías operadoras de multipuertos, las cuales operan docenas de terminales alrededor del mundo. Con la expansión internacional de los operadores de terminales y de las líneas navieras, es cada vez más frecuente tener terminales portuarios interconectados. Los progresos en las comunicaciones y tecnologías de información permiten que los operadores de terminal aumenten su productividad con una mejor planificación que reduce el tiempo de permanencia del buque en el puerto. Estos terminales pueden considerarse como los puertos de cuarta generación, en la medida que suministren recursos comunes con sistemas administrativos y operativos normalizados⁵⁷.

La flota marítima sudamericana con bandera nacional está compuesta por un total de 528 buques. Argentina, Brasil y Chile agrupan un poco más del 70% del total, mientras que el resto de países agrupan un poco menos del 30%. El país con la flota más diversificada es Brasil, seguido de Argentina y Venezuela. Para todos los países, la tasa de contenedorización es muy baja. Brasil, Chile, Perú, Uruguay y Ecuador tienen una participación relevante en personal a bordo. En cuanto a la construcción de buques, la producción en América del Sur es realmente marginal

⁵⁷ Id.

con respecto a la mundial. Por otra parte, el transporte marítimo ocupa un lugar preponderante en la repartición modal de las exportaciones en el hemisferio⁵⁸.

La situación del transporte marítimo en la región sudamericana ha experimentado importantes cambios, dentro de los cuales, los hechos más relevantes han sido la eliminación de la reserva de carga, la supresión de los subsidios a la construcción de buques y la privatización de las empresas estatales. Estos cambios de política se han adoptado, por lo general, para mejorar las condiciones de competencia de las exportaciones de los países de la región. Sin embargo, en la mayoría de los casos, estos cambios no han sido acompañados de una política de promoción de la marina mercante, que favorezca el desarrollo y competitividad de las empresas navieras de la región, para que puedan insertarse exitosamente en las transformaciones que están sucediendo⁵⁹.

Las regulaciones que influyen en la situación del transporte marítimo de América del Sur están relacionadas con:

- Convenciones Internacionales (Convenciones de las Naciones Unidas
- Convenciones de Bruselas, Convenciones de la Organización Marítima
- Internacional y la Organización de las Naciones para el Derecho Marítimo Internacional.
- La Comunidad Andina (Decisiones 288, 214, 331 y 393 y la Resolución 422).
- El Acuerdo sobre el Transporte Multimodal del Mercosur.
- El Tratado de Libre Comercio entre México, Colombia y Venezuela.
- Acuerdos Bilaterales de Libre Comercio.
- Regulaciones propias de cada país.

Como lo muestra el gráfico 3, los requerimientos actuales del mercado agroalimentario respecto al sistema de transporte multimodal ahora son los siguientes⁶⁰:

⁵⁸ Id.

⁵⁹ Id

⁶⁰ Impacto de las tendencias del mercado agroalimentario, Seminario Terminales Agroalimentarias, Ciudad de Panamá, 21 al 23 de julio de 2008, documento

- Se debe poder operar de forma eficaz buques cada vez mayores con la posibilidad de combinar productos
- Las terminales deberán especializarse de manera que pasen de ser nodos de la cadena a centros de manipulación de la carga
- Se debe asegurar la intermodalidad en el puerto y fomentar alternativas al transporte terrestre, en especial por carretera
- Se debe garantizar la sostenibilidad ambiental, funcional y económica de la Terminal y su integración en el entorno

**GRAFICO 3
INTERMODALIDAD EN UN PUERTO**



Fuente: Impacto de las tendencias del mercado agroalimentario, Seminario Terminales Agroalimentarias, Ciudad de Panamá, 21 al 23 de julio de 2008
Elaborado por: Pablo Ruiz del Real, Consultor – Ingeniero Caminos, Canales y Puertos
Recopilado por: Diana Arguello

1.3.2. Puertos internacionales de transferencia

La actividad portuaria constituye uno de los pilares fundamentales del desarrollo económico y social. El desarrollo de los puertos de transferencia responde al crecimiento de los negocios internacionales, al desarrollo de nuevos mercados y a la ampliación de acuerdos comerciales con otras naciones, estos generan nuevos modelos de gestión que permiten crecer y liderar el proceso modernizador de las actividades portuarias a nivel nacional. De esta forma, este sector aporta una de las principales fuentes de trabajo en la zona donde se ubican. Es por esto que se debe hacer de los puertos lugares atractivos para todos los participantes de la cadena logística, los inversionistas y los ciudadanos. Se busca

fomentar un proceso modernizador, manteniendo un claro compromiso con el desarrollo de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes, generando condiciones para el aprovechamiento integral del borde costero y creando oportunidades para incorporarse a actividades y negocios accesibles a una gran cantidad de personas y empresas de distintos niveles⁶¹.

El tema de los puertos de transferencia ha adquirido una creciente importancia en América Latina debido al acelerado crecimiento, de los flujos internacionales de mercancías, propios de la apertura comercial y la globalización económica⁶².

La mayoría de países de América Latina de la costa del Pacífico buscan elevar a uno o varios de sus puertos a la categoría de puerto de transferencia. Mejillones en Chile, Callao en Perú, Manta y/o Guayaquil en Ecuador, Buenaventura en Colombia son algunos de los más mencionados⁶³.

En lo que respecta a infraestructura y servicios portuarios, la red portuaria de América del Sur está conformada por 214 puertos. La costa del Pacífico agrupa cerca del 60% de los puertos de América del Sur, más solo moviliza el 38% de la carga contenedorizada y el 28% de la carga general. La costa Atlántica moviliza cinco veces más carga de la costa oeste, siendo ésta básicamente exportación de materias primas, tales como mineral de hierro, cereales y petróleo. De los 25 puertos más grandes de todo el continente, por volumen, 20 se encuentran en la costa este y cinco en la oeste⁶⁴.

El proceso de integración regional y subregional, ha tenido efectos positivos sobre el desarrollo de la marina mercante y los puertos. La Comunidad Andina y Mercosur han adoptado una serie de normas comunitarias para facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en

⁶¹ Facultad de ciencias del mar y de recursos naturales Ingeniería Civil Oceánica, Medición del aporte económico del puerto a la Comuna de Valparaíso, http://www.epv.cl/contenido/info_general/documentos/Estudio_UV_Aportes_de%20Puerto.pdf, acceso: 16 de mayo de 2010, 21h20

⁶² MARTNER PEYRELONGUE Carlos, Puertos Pivotes en México: límites y posibilidades, http://www.eclac.org/publicaciones/xml/7/19287/lcg2175e_Martner.pdf, acceso: 27 de mayo de 2010, 13h30

⁶³ Id.

⁶⁴ CAF, Transporte Marítimo, Op. Cit.

esa forma, al crecimiento del comercio intrasubregional y el fortalecimiento de la integración física de su territorio. La aplicación de dichas normas ha repercutido favorablemente en el desarrollo del transporte marítimo sudamericano y en la modernización de la infraestructura portuaria⁶⁵.

En este sentido, los principales logros que pueden señalarse son:

- Liberación del mercado.
- Potenciación de la marina mercante de cada nación.
- Desarrollo del transporte multimodal.
- Establecimiento de mecanismos de defensa frente a terceros.
- Establecimiento de vocerías en foros y organizaciones.
- Transparencia del negocio marítimo.
- Modernización portuaria y mejoramiento del transporte marítimo.
- Modernización de la legislación.
- Realización de inversiones.
- Intercambio de experiencias.
- Promoción de estudios para el desarrollo del transporte marítimo en el Caribe.
- Constitución de foros y grupos de trabajo para intercambio de información y promoción del transporte marítimo.

De acuerdo a la tabla 5, dentro del ranking latinoamericano de acuerdo a la cantidad de movimiento de TEU's⁶⁶ que generan los puertos marítimos, encontramos que Ecuador está en el puesto N. 18 de un universo de 20 países de la región. Lo cual es un indicador de que nuestro país no genera tanto movimiento como los países vecinos, y debe trabajar para explotar este sector.

⁶⁵ Id.

⁶⁶ NB. TEU-Twenty-feet Equivalent Unit

TABLA 5
RANKING LATINOAMERICANO

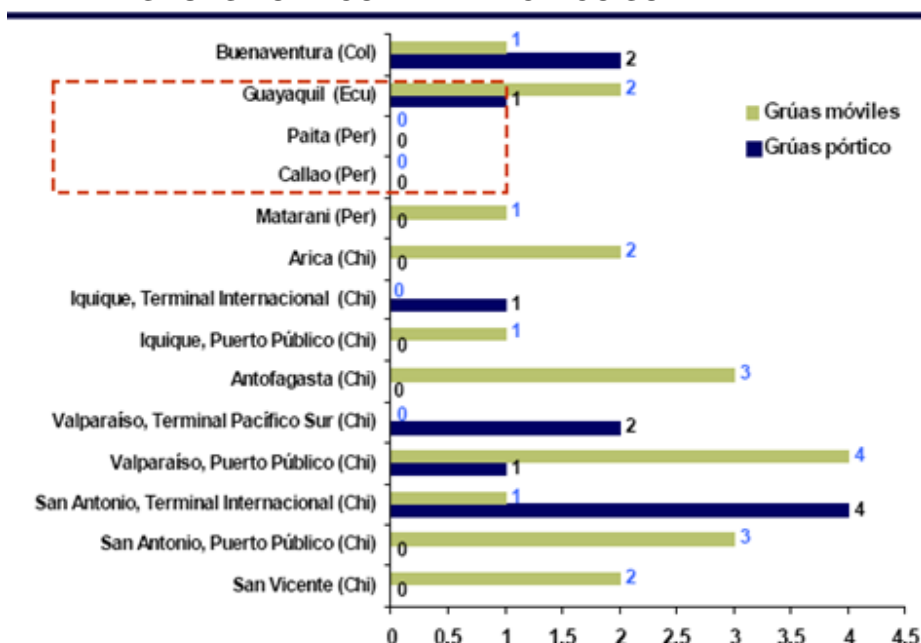
Ranking 2006	Puerto	País	TEU's (Millones)
1	Santos	Brazil	2.9
2	Kingston	Jamaica	2.2
3	Colon	Panama	2.0
4	Buenos Aires	Argentine	1.7
5	Freeport	Bahamas	1.4
6	Balboa	Panama	1.0
7	Callao	Peru	0.9
8	Manzanillo	Mexico	0.9
9	Puerto Cabello	Venezuela	0.85
10	Puerto Limón	Costa Rica	0.8
11	Rio Grande	Brazil	0.7
12	Cartagena	Colombia	0.7
13	San Antonio	Chile	0.7
14	Itajai	Brazil	0.65
15	Veracruz	Mexico	0.65
16	Valparaíso	Chile	0.6
17	Paranagua	Brazil	0.6
18	Guayaquil	Ecuador	0.6
19	Montevideo	Uruguay	0.5
20	Puerto Cortés	Honduras	0.5

Fuente: USAID, CHEMONICS, [Http://Www.Freelf.Com/Ppp/Patricio-Mansilla.Pdf](http://Www.Freelf.Com/Ppp/Patricio-Mansilla.Pdf)
Elaborado Por: Mansilla Patricio
Recopilado por: Diana Arguello

Sudamérica y América Central mueven 20 mill. TEUs anualmente, por poner un ejemplo acerca del movimiento de algunos puertos de la región, el Puerto del Callao en Perú, contribuye a la economía del país ya que mueve más de 1 millón TEUs por año y sirve a más del 80% del comercio exterior de Perú, sin embargo enfrenta algunos problemas como son: ineficiencias y baja productividad, externalidades negativas, inversiones requeridas en puertos peruanos US\$800 millones y baja competencia intermodal, por lo que se hace evidente que se deben mejorar ciertos aspectos del puerto.

El gráfico 4 es relevante para apreciar la competitividad de los puertos de Latinoamérica, señalando el número de grúas móviles y grúas pórtico, que cada país posee, en el cual podemos apreciar que el país que mejor equipado está en este sentido es Chile, y el menos equipado es Perú.

GRAFICO 4
GRÚAS PÓRTICO EN EL PACÍFICO SUR



Fuente: USAID, CHEMONICS, <http://www.freelf.com/ppp/patricio-mansilla.pdf>
Elaborado Por: Mansilla Patricio
Recopilado por: Diana Arguello

Por otra parte, al revisar el panorama de La Unión Europea, ésta fomenta el crecimiento del transporte marítimo a través de determinadas acciones, como la modernización de las infraestructuras o la armonización de los equipos y de los procedimientos. El incremento de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino también constituyen una prioridad. En lo que respecta al transporte fluvial, cabe señalar que representa un potencial considerable, aunque aún poco explotado. Tiene la ventaja de agilizar el transporte por carretera, ya que absorbe parte de su tráfico. La Unión Europea trata de dar un nuevo impulso a la actividad del sector, en particular a través del programa de acción NAIADES (Navigation Intérieure: Actions et Développement en Europe)⁶⁷.

Aunque no se puede hablar de una red portuaria integrada dentro de la UE, los diferentes países de la Unión poseen algunos de los más importantes puertos marítimos y fluviales del mundo. Entre los puertos marítimos el principal es el de

⁶⁷UNION EUROPEA, Síntesis de la legislación de la UE, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_es.htm, Acceso: 29 de mayo de 2010, 10h20

Rotterdam, seguido por los de El Havre (Francia), el de Barcelona, Algeciras y Hamburgo. El puerto de Rotterdam es el mayor puerto mundial, por lo que al transbordo de mercancías se refiere. Además ha llegado a desarrollarse en el puerto de contenedores más importante de la UE lo que aporta económicamente a cada región donde haga escala.

Por su parte el puerto de Hamburgo es el puerto de mayor crecimiento en el mundo por la sofisticada red vial de Alemania. El puerto presenta un fuerte atractivo para el tráfico de mercancías al interior de la UE e incluso es la base desde de la que se llevan la mayoría de mercancías provenientes de la República Popular China hacia Rusia y la UE⁶⁸.

En la tabla 6 tenemos la clasificación del ranking mundial de puertos por el total del volumen de carga que manejan, lista en la cual no aparece Ecuador, pero algo rescatable y muy positivo es que Singapur se encuentra en primer lugar de un universo de 125, y cabe destacar que con este país se realizó un acercamiento para lograr que sea el primer socio del puerto y aeropuerto de Manta. En lo referente a la clasificación por número de contenedores, encontramos que Ecuador aparece en el puesto 104 de un universo de 125 países a nivel mundial, lo cual nos indica que en esta muestra estamos atrasados en un 83.2% del resto de países. Nuevamente en este grupo Singapur se encuentra en primer lugar demostrando la importancia y magnitud de movimiento económico que este puerto genera, siendo una figura protagónica a nivel mundial.

⁶⁸ UNION EUROPEA, *Síntesis de la legislación de la UE en transportes*, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_es.htm Acceso; 21 de mayo de 2010, 10h30

TABLA 6
RANKING MUNDIAL DE PUERTOS 2008

WORLD PORT RANKING - 2008								
TOTAL CARGO VOLUME					CONTAINER TRAFFIC			
THOUSANDS OF TONS					TEUs - Twenty-Foot Equivalent Units			
RANK	PORT	COUNTRY	MEASURE	TONS	RANK	PORT	COUNTRY	TEUS
1	Singapore	Singapore	freight	515,415	1	Singapore	Singapore	29,918,200
2	Shanghai	China	metric	508,000	2	Shanghai	China	28,006,400
3	Rotterdam	Netherlands	metric	421,136	3	Hong Kong	China	24,494,229
4	Tianjin	China	metric	365,163	4	Shenzhen	China	21,416,400
5	Ningbo	China	metric	361,850	5	Busan	South Korea	13,445,693
6	Guangzhou	China	metric	347,000	6	Dubai Ports	UAE	11,827,299
7	Qingdao	China	metric	278,271	7	Ningbo	China	11,226,000
8	Hong Kong	China	metric	259,402	8	Guangzhou	China	11,001,400
100	Duluth-Superior	US	metric	41,125	100	Cartagena	Colombia	933,060
101	Southampton	UK	metric	40,974	101	Penang	Malaysia	917,631
102	Wilhelmshaven	Germany	metric	40,309	102	Brisbane	Australia	896,199
103	Calais	France	metric	39,709	103	Icel (Mersin)	Turkey	887,918
104	Baltimore, MD	US	metric	39,375	104	Guayaquil	Ecuador	874,955
105	Forth Ports	UK	metric	39,054	105	Gothenburg	Sweden	862,595

Fuente: Institute of Shipping Economics & Logistics, Containerisation International Yearbook 2010; U.S. Army Corps of Engineers' W Waterborne Commerce Statistics Center, Secretariat of Communications and Transport (Mexico), Waterborne Transport Institute (China);

<http://aapa.files.cmsplus.com/Statistics/WORLD%20PORT%20RANKINGS%2020081.pdf>

Elaborado Por: AAPA American Association of Port Authorities

Recopilado Por: Diana Arguello

En la 24ava. Conferencia Mundial de Puertos desarrollada en Shanghai, China, destacó la creciente globalización de la economía mundial que llevaron la demanda del transporte marítimo a una nueva era y China parece ser el principal motor de este fenómeno internacional. Mientras las industrias de servicios han crecido notoriamente en occidente, sus industrias manufactureras tradicionales se han trasladado a oriente, con lo que se da en los países asiáticos un proceso acelerado de industrialización⁶⁹.

Asia que por mucho tiempo fue una zona que exportaba materias primas, ahora las importa y se convierte cada vez más en la “fábrica” del mundo. En correspondencia con esta realidad, Asia tiene una posición de liderazgo en la industria naviera global, 13 de las 20 navieras más representativas del mundo son

⁶⁹ Tics de Manabí, Megaproyectos; Puerto de Manta, <http://www.ticsdemanabi.net/index.html>, acceso 31 de mayo de 2010, 10h30

compañías asiáticas y estos 13 operadores controlan el 70% del tráfico total de TEUs⁷⁰.

La posición de China como factoría para occidente ha impulsado el movimiento de contenedores entre China y otras partes del mundo. En la última década el volumen de carga movilizada en contenedores creció al 9,6% al año. Pero, el crecimiento fue de casi del 30% anual para los puertos chinos. En 2004 el movimiento de contenedores, sumando China y Hong Kong, fue el más trascendental del mundo con 83,6 millones de TEUs, aproximadamente un cuarto del total mundial⁷¹.

1.3.3. Características del puerto de Manta

La Comisión Especial Interinstitucional del Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta, CEIPPTICEPM, fue creada mediante Ley Nº 231 del 12 de Diciembre del 2003 para que sea la responsable de planificar, ejecutar, organizar y promocionar el Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga en el Puerto de Manta⁷².

El Puerto de Manta, se caracteriza por tener una excelente posición geoestratégica y características físicas que se detallan a continuación⁷³:

- El puerto más cercano del Asia en la Costa oeste de Sudamérica
- A 25 millas de la ruta del tráfico internacional
- A 56 millas de la línea equinoccial
- A 24 horas del Canal de Panamá

Manta tiene calado para recibir sin ningún problema barcos de hasta 50 mil toneladas, una profundidad de 12 a 13 metros, en estos momentos se puede

⁷⁰ Id.

⁷¹ Id.

⁷² CEIPPTICEPM, La Comisión Especial Interinstitucional del Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta <http://puertodetransferencia.gov.ec/comision.php>, acceso: 05 de mayo de 2010, 21h30

⁷³ Id.

recibir un portacontenedor de 2 a 3 mil contenedores⁷⁴. Como se aprecia en la tabla 7, en relación a los demás puertos nacionales, aunque recibe menor carga en relación al puerto de Guayaquil o de Esmeraldas, tiene mejores técnicas en cuanto a calado y a facilidades de acceso para las naves, razones por las cuales se visualiza un potencial real de desarrollo para convertirlo en un puerto internacional de transferencia.

TABLA 7
MOVIMIENTO DE CARGA PORTUARIA A NIVEL NACIONAL
EN TRÁFICO INTERNACIONAL

Puertos	Volumen de Carga	% de participación	No. de naves	Calado	Longitud del Canal de Acceso
Autoridad Portuaria de Guayaquil	7.263.573	45,4%	1277	9,75 mts	51 millas náuticas
Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar	177.313	11,1%	557	9,2 mts	4,5 millas bien balizado
Autoridad Portuaria de Esmeraldas	1.067.604	6,7%	277	11 mts	Corto canal de acceso
Autoridad Portuaria de Manta	653.412	4%	241	12 mts	acceso directo desde el mar
Terminales Privados	5.225.075	32,7%	929		
TOTAL	15.984.977	100%	3281		

Nota: No incluye petróleo y sus derivados
Fuente: Ex Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral en toneladas métricas, año 2008
Elaborado por: Diana Arguello

En América del Sur el punto más saliente hacia el Pacífico está en Ecuador, que es la puntilla de Santa Elena y como puerto del Pacífico, Manta. Se encuentra a escasos kilómetros de la línea equinoccial, ventaja geográfica que hace que esté equidistante a los mercados de Colombia, Centro América, San Diego, Los Ángeles, y hacia el sur con Perú y Chile. Al ser equidistantes se está cerca del Asia y hay las mismas distancias hacia el norte y al Sur, lo que no sucede con otros puertos⁷⁵.

⁷⁴ Manta 360°, Puerto de Manta, <http://www.manta360.com/verguia.php?id=125&gid=52>, acceso: 23 de agosto de 2010, 21h20

⁷⁵ Id.

El Proyecto para el mejoramiento del Puerto de Manta, presenta las siguientes características⁷⁶:

- Enfoca las inversiones a un plan de desarrollo acorde con los mercados del transporte marítimo internacional y del comercio exterior del país
- Concebido para atraer un concesionario de primera línea internacional para que se haga cargo del proyecto completo y a largo plazo, del desarrollo del Puerto de Transferencia
- Contempla apoyo del Estado para la construcción de la infraestructura de la primera fase con el aval del Ministerio de Economía y Finanzas, para la obtención de un préstamo en base a la recaudación del 1% CIF de las mercaderías que ingresen por el puerto de Manta, dejando al concesionario el costo de las super-estructuras y el equipamiento.
- Presenta un atractivo a la participación privada debido a una real proyección de manejo de carga y a un diseño de puerto moderno adecuado para el manejo de contenedores, produciendo como resultado mayores ingresos que justifiquen el monto de las inversiones.
- Aprovecha las excelentes características naturales del puerto de Manta y las facilidades y procedimientos para su desarrollo y construcción que, a menor tiempo y a más bajo costo comparado con los proyectos de desarrollo de los otros puertos de la región, permitirá atender las nuevas exigencias del transporte marítimo.
- Contribuye al fortalecimiento del Proyecto de Transporte Multimodal Manta-Manaos, como uno de los factores de integración regional y de desarrollo económico y social.
- Promueve la integración del puerto, del aeropuerto y de las dos zonas francas existentes, en una zona de importantes actividades productivas y comerciales que cubrirán con sus servicios la región.

Se visualiza los beneficios del mejoramiento del puerto dado que las megaempresas transportadoras de Asia tienen la necesidad de establecer un puerto de transferencia en la costa sudamericana, con el propósito de redistribuir sus flujos de carga, mediante transbordo de carácter internacional. Considerando

⁷⁶ CEIPTICEPM, Op. Cit.

esa necesidad se inician las gestiones para que Manta se convierta en puerto de transferencia internacional de carga⁷⁷.

Con la transformación del puerto se pretende⁷⁸:

- 1) Servir de puerto de desembarque de los contenedores a puertos foráneos, mediante buques de menor tonelaje.
- 2) Minimizar costos y maximizar el transporte de carga desde distintos puertos de origen, tanto de Asia, Europa, Estados Unidos, para y desde América del Sur.
- 3) Crear un nuevo polo de desarrollo económico regional, que impacte positivamente, no solo a la provincia de Manabí sino al país en general.
- 4) Desarrollar la imagen y presencia de los puertos ecuatorianos en el ámbito internacional de los negocios navieros.
- 5) El impacto socio-económico de la inversión de 65 millones de dólares en obras civiles y de estudios, se estima que un 70% de este valor se invertirá en la adquisición de bienes y servicios nacionales, y el 30% en la adquisición de bienes y servicios extranjeros.
- 6) Se calcula un ingreso de 227.5 millones de dólares, que se distribuirán no solo en el puerto, sino en el resto de la república, mediante demanda de bienes y servicios ofrecidos en los mercados locales.
- 7) Durante el período de construcción de la obra (60 meses) se crearía 4.333 plazas de trabajo.
- 8) La construcción con dinero extranjero aumenta realmente la riqueza del país, y permite la creación de una nueva instalación de servicios portuarios, que incrementará la exportación de servicios generando divisas en beneficio de la balanza de pagos y del producto interno bruto.

Por los beneficios que un puerto de estas características genera, todos los puertos principales del Pacífico desean convertirse en puertos de transferencia, por lo que a continuación enumeramos algunos posibles competidores⁷⁹:

⁷⁷ Tic's de Manabí, El Puerto de Transferencia Internacional de Carga de Manta, <http://www.ticsdemanabi.net/noticias/blog1.php/2009/03/>, acceso: 01 de junio de 2010, 20h30

⁷⁸ Id.

⁷⁹ Id.

- 1) Guayaquil, tiene como limitantes: la falta de mayor calado.
- 2) Esmeraldas, tiene necesidad de dragar su puerto cada dos años en un volumen de 750 mil metros cúbicos, cuyo costo de operaciones encarece las operaciones portuarias.
- 3) Buenaventura, situado en Colombia, no tiene condiciones naturales, porque su calado máximo es de 12 metros.
- 4) Callao, en Perú, se encuentra en proceso de modernización, pero no como un puerto de transferencia, porque su calado va de 10 a 12 metros de profundidad.
- 5) Antofagasta, en Chile, se encuentra a 1.550 millas náuticas más al sur que Manta de Centro América y América del Norte, distancia que lo pone en desventaja.

Los buques crecen de manera proporcional, al aumento del comercio mundial, los puertos también deben adaptarse a la nueva realidad, con lo que ya se han producido congestiones importantes. Faltan muelles y capacidad para atender a los nuevos gigantes del mar: los puertos más importantes del mundo están realizando fuertes inversiones para agrandarse. En ese sentido se inscribe la tendencia de varias navieras a involucrarse directamente en el manejo de los puertos para atender bien la llegada de sus buques⁸⁰.

⁸⁰ Id.

CAPITULO II

INTEGRACIÓN REGIONAL E INGRESO DE DIVISAS

2.1. Integración y desarrollo

2.1.1. IIRSA

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países suramericanos, (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Venezuela), con el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones⁸¹.

Esta iniciativa surgió de la Reunión de Presidentes de América del Sur realizada en Agosto del año 2000 en la ciudad de Brasilia –República Federativa de Brasil-, en la que los mandatarios de la región acordaron realizar acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica suramericana, incluyendo la modernización de la infraestructura regional y acciones específicas para estimular la integración y desarrollo de subregiones aisladas⁸².

Contempla mecanismos de coordinación e intercambio de información entre los Gobiernos y tres instituciones financieras multilaterales de la región: el Banco Interamericano de desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). El trabajo de IIRSA, como se indica en el gráfico 5, se organiza en torno a cuatro niveles para coordinar mejor el trabajo⁸³

⁸¹ Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA, <http://www.iirsa.org/Institucional.asp?CodIdioma=ESP>, acceso: 28 de abril de 2010, 19h30

⁸² Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, http://www.iirsa.org/CD_IIRSA/Index.html, acceso: 28 de abril de 2010, 20h10

⁸³ Id.

GRÁFICO 5
NIVELES ORGANIZATIVOS DE LA IIRSA



Fuente: IIRSA
Elaborado Por: IIRSA
Recopilado por: Diana Arguello

IIRSA concentra sus esfuerzos en tres áreas de acción principal

1. Construcción de una Visión Estratégica de la Integración Física Suramericana
2. Ejes de integración y desarrollo (EID); ver gráfico 6, son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales.

GRÁFICO 6
EJES, CUENCAS Y CORREDORES DEL AMAZONAS



Fuente: IIRSA
Elaborado Por: IIRSA
Recopilado por: Diana Arguello

3. Procesos sectoriales de integración (PSI).⁸⁴

⁸⁴ Id.

Asimismo, todos los proyectos identificados dentro de la cartera de IIRSA que en la actualidad se encuentran en ejecución o en etapa de identificación y/o preparación, son desarrollados bajo normas ambientales que se desprenden en el caso de los países, de sus “legislaciones nacionales vigentes”.

IIRSA no financia proyectos, la iniciativa es un mecanismo institucional de coordinación para apoyar a los países suramericanos en su proceso de integración física. Pero dentro de este contexto, ¿por qué es necesaria una visión estratégica para la integración física sudamericana? Suramérica es una región rica en recursos naturales, que no se desarrolla a la velocidad de otras regiones. Por lo que es necesario que cambie ese concepto de ser proveedor de materias primas, para que empiece a ser un productor y proveedor de productos y servicios de valor agregado. Para ello, el papel de la integración física facilita las actividades de comercio de la región⁸⁵.

La integración regional tiene distintos ámbitos de acción: el comercio, la producción, y la coordinación macroeconómica e interinstitucional. La IIRSA se concentra en la generación de infraestructura y logística para articular un territorio que tiene la característica de ser discontinuo. En efecto, el análisis del territorio sudamericano muestra que los recursos geográficos de gran valor que tiene la región son también condicionantes de la posibilidad de construir la integración física regional porque dividen al territorio. Así tenemos: la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica, ríos caudalosos que dificultan una conexión nortesur como el río Amazonas, el Pantanal, el Istmo Centroamericano.

Ello trae como consecuencia la generación, figurativamente de, “islas” en las que se concentra la densidad poblacional, ver gráfico 7. Ellas son: la plataforma del Caribe, la cornisa andina, la plataforma atlántica, el enclave amazónico y el enclave suramazónico. Entonces la IIRSA busca identificar los “puentes” que permitan unir estas “islas”. Esos puentes son los Ejes de Integración y Desarrollo. Ellos constituyen un instrumento fundamental, puesto que

⁸⁵ GADEA DUARTE, Rosario, *Integración Sudamericana y Globalización: El papel de la infraestructura*, Revista UNASUR, p. 45

corresponden a una visión geoeconómica del espacio suramericano, organizado en torno a franjas multinacionales que concentran flujos de comercio actuales o potenciales. Este ordenamiento del espacio, y la provisión de la infraestructura y los servicios necesarios, promoverá el desarrollo de negocios y cadenas productivas y facilitará el acceso a zonas de alto potencial, hoy aisladas o subutilizadas⁸⁶.

GRÁFICO 7
ISLAS IDENTIFICADAS EN EL CONTINENTE SUDAMERICANO



Fuente: Herramienta de Trabajo para el Diseño de una Visión Estratégica Suramericana. Comité del Coordinación Técnica de IIRSA (CAF, BID, y FONPLATA). Buenos Aires, 2003.
Elaborado por: Comité del Coordinación Técnica de IIRSA (CAF, BID, y FONPLATA)
Recopilado por: Diana Arguello

Respecto a los EID, el Ecuador pertenece a dos ejes, el Eje Andino y el Eje del Amazonas, este último articula Perú, Ecuador, Colombia y Brasil, a través de conexiones intermodales que incluyen la red de hidrovías amazónicas. Este Eje potencia la interconexión del interior del continente, en especial el Polo Industrial de Manaus, con la Cuenca del Pacífico; igualmente, propicia la

⁸⁶ Id.

complementariedad entre costa, sierra y amazonía a lo largo del Eje, y puede ser también un vehículo para el desarrollo sostenible del comercio, la industria y el turismo en la región amazónica⁸⁷.

Por otra parte, los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) no son sólo espacios de referencia para el comercio intrarregional o internacional ya que así serían únicamente “corredores”. Son espacios de referencia para concentrar esfuerzos conducentes al desarrollo sostenible, con base en la infraestructura. La idea de generar desarrollo “a lo largo de los ejes” es un desafío más amplio. Involucra no sólo transportes, sino también energía y comunicaciones, e implica articular a la infraestructura otras iniciativas que componen el proceso de desarrollo (promoción de sistemas productivos, programas de medio ambiente, formación de capital humano, construcción de capacidades institucionales y tecnológicas, entre otras)⁸⁸.

Además del pilar que se acaba de describir, constituido por los EID, hay un segundo pilar de la Iniciativa IIRSA: los procesos sectoriales de integración (PSI), relativos fundamentalmente a temas de servicios y marcos normativos. Se trata de una serie de aspectos que son transversales a los distintos Ejes de Integración y Desarrollo y, por tanto, constituyen condiciones para la viabilidad de las inversiones en infraestructura. Los PSI son los sistemas operativos de transporte marítimo, transporte aéreo y transporte intermodal; la facilitación de pasos de frontera; las tecnologías de información y comunicaciones; la integración energética; y los instrumentos de financiamiento para proyectos de integración física regional⁸⁹.

Finalmente, los flujos de exportación se pueden visualizar en distintos segmentos, de acuerdo al valor agregado, que presentan demandas distintas de infraestructura y servicios, así, por ejemplo, las exportaciones de recursos naturales demandan corredores de alta capacidad y eficiencia; las exportaciones de agronegocios y otras manufacturas requieren cadenas logísticas integradas a

⁸⁷ Ibid. p 48

⁸⁸ Id.

⁸⁹ Id.

las zonas exportadoras; el turismo demanda circuitos de infraestructura y servicios de alta calidad; los servicios profesionales requieren conectividad de clase mundial. Los esfuerzos tendientes a la formación de un espacio integrado suramericano encuentran en los EID un ámbito de actuación privilegiado para articular agendas entre la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)⁹⁰.

Dentro de los proyectos de la cartera de la IIRSA, estos se clasifican en diferentes grupos de acuerdo a sus características⁹¹:

- **Proyecto Emergente:** Requiere acciones de acompañamiento productivo para asegurar la dinámica esperada. Requiere más apoyo para su puesta en ejecución (formas innovadoras de financiamiento: asociaciones público-privadas).
- **Proyecto Consolidado:** Requiere perfeccionamiento de la infraestructura existente, vías complementarias y/o infraestructura más sofisticada. En materia de financiamiento "pueden solos": atracción de inversión privada (concesiones).
- **Los proyectos ancla:** Este tipo de proyecto da sentido a la formación del grupo y viabiliza las sinergias. No es necesariamente el proyecto de mayor tamaño, sino que es identificado como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo, en beneficio del desarrollo económico y social. En consecuencia, cada grupo se conforma en torno a un proyecto-ancla.

De acuerdo a lo explicado previamente, en la tabla 8 tenemos especificados los proyectos en los que está implicado el Ecuador, en relación al proyecto Manta-Manaos. Dentro de este podemos apreciar que la construcción de Puertos en la Amazonía ecuatoriana, y el proyecto de navegación del Río Amazonas entre Brasil y Perú, son considerados como el eslabón faltante en la red de infraestructura, que deben ser habilitados para completar la integración.

TABLA 8
PROYECTOS POR EJE

EJE	PROYECTO	TIPO
Eje del Amazonas	Acceso a Hidrovía del Napo. Ecuador.	Emergente
Eje del Amazonas	Puerto Francisco Orellana. Ecuador.	Ancla
Eje del Amazonas	Puerto de transferencia de carga Morona. Ecuador.	Ancla
Eje del Amazonas	Navegación del Amazonas. Brasil y Perú.	Ancla
Eje Andino	Conexión Venezuela (Caracas)-	Consolidado

⁹⁰ Ibid. p. 49

⁹¹ Ibid. p. 50

	Colombia (Bogotá)- (Quito)-Ruta Actual	Ecuador	
--	---	---------	--

Fuente: Revista de Integración Suramericana, CAN
Elaborado por: Diana Arguello

Esta aproximación de la integración del espacio físico suramericano debiera permitir reducir el costo logístico de la producción y, de esta forma, poner a los países y regiones del subcontinente en posición competitiva mejor para participar en el comercio internacional e integrarse a la economía mundial. Asimismo, será posible el pleno aprovechamiento de las oportunidades del comercio intrarregional que pone a disposición la red de acuerdos comerciales suscritos⁹².

La idea de base es profundizar el conocimiento de las siguientes dimensiones: logística, competitividad de cadenas productivas y sostenibilidad socio-ambiental en los territorios de cada grupo de proyectos de integración física regional identificado. Para lo cual, se requiere consolidar informaciones en bases geográficas y, sobre todo, atraer nuevos interlocutores a la construcción suramericana, tales como los Ministerios de Planificación y Desarrollo Sostenible, o el equivalente en cada país⁹³.

Para ello, es fundamental visualizar otro actor principal: Brasil, cuyos flujos de carga, hacia y desde la Cuenca del Pacífico, todos los demás aspiran a intermediar. La relación CAN-Brasil es vital para el funcionamiento de los EID en los que participan países andinos ya que, con excepción del Eje Andino, todos los demás incorporan a Brasil. Afirmar una lógica de interconexión continental este-oeste, paralelamente a la lógica de interconexión norte-sur en el espacio suramericano, permitirá potenciar el papel estratégico de la Comunidad Andina como plataforma para la interconexión del interior del sub-continente con los mercados de la Cuenca del Pacífico⁹⁴.

Con una visión hacia los negocios e inserción internacional, si se logra reducir costos logísticos, los Ejes IIRSA podrán constituirse en alternativas de

⁹² Ibid. p. 55

⁹³ Ibid. p. 57

⁹⁴ Ibid. p. 59

conexión entre los países asiáticos, del otro lado de la Cuenca del Pacífico y el interior de Suramérica. Para los países andinos, ello significa mayores exportaciones, no sólo de bienes sino también de servicios (almacenaje, transbordo, centros logísticos, etc.) y la oportunidad de poner en valor, como factor de competitividad internacional, su ubicación espacial en Suramérica. No sólo debemos ser países exportadores, generadores de carga, sino también países de tránsito, para las cargas de otros en el comercio internacional y consolidarlas en nuestros puertos, esa es la posibilidad de usar nuestra ubicación geográfica en Suramérica como factor de competitividad. Este enfoque conecta con la integración física suramericana y da sentido a las carreteras interoceánicas, en un marco de globalización, y no sólo del comercio intrarregional suramericano⁹⁵.

El desarrollo infraestructural en Ecuador y el resto del continente, no sólo es de interés de Ecuador, Brasil y de algunos países asiáticos como Malasia y Singapur, sino de toda América Latina. Eso se refleja en la creación de la Unión de Naciones de Suramérica (UNASUR) en 2005. La UNASUR es una comunidad política y económica, que busca una forma de alcanzar la integración regional. Participan en ella todos los jefes de Estados y los ministros de Relaciones Exteriores de Suramérica. A nivel de la IIRSA, los miembros de UNASUR definen los lineamientos estratégicos de la cartera del megaproyecto.⁹⁶

Para seguir creciendo económicamente, Brasil busca la modificación del continente a sus necesidades económicas y energéticas, ya que es un líder regional. Igualmente Asia es uno de los grandes poderes mundiales, sumamente poblado, que busca también crecer sin que le falten recursos naturales y alimentarios⁹⁷.

En Ecuador, el plan vial tiene aspectos geopolíticos. El hecho de ser el país más occidental en el Pacífico le da una ubicación estratégicamente interesante⁹⁸.

⁹⁵ Ibid. p. 60

⁹⁶ Grupo Faro, La Manta Manaos, http://www.lamantamanoos.org/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=377, acceso: 24 de marzo de 2010, 12h30

⁹⁷ Id.

⁹⁸ Id.

El proyecto Manta-Manaos, busca el desarrollo de un eje multimodal que permita por un lado la integración inter-regional con el claro objetivo de lograr ganancias para el comercio y la movilidad de mercancías y personas entre la costa del Pacífico y la del Atlántico, proveniente principalmente desde el polo industrial de Manaos; y, por otro se señala también como un objetivo la integración regional en el Ecuador, en base a un conjunto complementario de obras de infraestructura en transporte transversales en la costa y la sierra del país⁹⁹.

La integración debe llegar a la gente y tornarse tangible. Desde el año 2006, seis grupos trabajan en el marco de UNASUR para definir políticas y acciones a nivel de: 1) Integración Financiera, 2) Infraestructura, 3) Energía, 4) Políticas Sociales, 5) Educación, y 6) Mecanismos de solución de controversias en materia de inversiones. Muchas iniciativas han sido identificadas y ahora el desafío es su concreción e implementación¹⁰⁰.

La integración requiere de un grado de institucionalidad para desarrollarse y crecer. Se debe lograr el fortalecimiento de la confianza mutua de todos los Estados Miembros, una Secretaría General ágil y no burocrática, avanzar en el Parlamento Suramericano y articular con la CAN y el MERCOSUR las iniciativas en curso en los diferentes niveles para reforzar esas iniciativas y no duplicar esfuerzos¹⁰¹.

El Tratado que conforma la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), primera Organización Regional de Integración del Siglo XXI en el Hemisferio Occidental, fue suscrito por los gobiernos de los doce países suramericanos, y tiene como uno de sus objetivos a largo plazo incluir a todos los países de América Latina y el Caribe¹⁰². Sin embargo la construcción de este proceso no es tarea fácil, ya que necesita un fortalecimiento profundo de las instituciones, la ratificación de los tratados por parte de cada Estado y poco a poco la consecución de

⁹⁹ MANCHENO Diego, PIEDRA Andrés, *La Manta Manaos, Estudio económico regional, alcances, riesgos y potencialidades*, Quito, Ecuador. 2008, p. 8

¹⁰⁰ Id.

¹⁰¹ SOLON, Pablo, REFLEXIONES A MANO ALZADA SOBRE EL TRATADO DE UNASUR, Revista UNASUR, p18

¹⁰² CARDONA CARDONA, Diego, El ABC de UNASUR, revista de la Integración, Perú, Julio 2008.

objetivos comunes. Se podría decir que es un proceso que se encuentra todavía en sus primeros pasos¹⁰³.

Se llegó finalmente a una posición de consenso bastante lógica: aprovechar los logros y avances de los mecanismos ya existentes, según el tema; y, crear mecanismos de confluencia en donde ello sea posible. En este sentido se plantea el trabajo en conjunto para superar las realidades, y que el proceso de integración tenga sentido¹⁰⁴.

Un proceso como éste tiene gran significado para cada territorio, debido a que ningún Estado, ni siquiera aquel que represente el 50% del territorio, la población y el PIB de cualquier región puede imaginar su desarrollo de manera autónoma, además que la tendencia mundial exige que las naciones se agrupen en bloques que les permitan aumentar su poder de negociación y participar en la economía mundial en condiciones competitivas¹⁰⁵.

2.1.2. Relaciones internacionales

Varios de los componentes del proyecto Manta-Manaos, como son la mejora del puerto o aeropuerto, requieren fuertes inversiones de dinero. Y una de las maneras más recomendables de financiar y ejecutar estas obras es a través de inversiones realizadas por socios comerciales. Pero para generar interés de parte de los inversores internacionales, es necesario realizar un trabajo de comercialización y lobbying agresivo, que venda las potencialidades de nuestro país en torno a esta gran obra de infraestructura que se está ejecutando. Es por esto que en este proyecto las relaciones internacionales juegan un papel trascendental para su ejecución. Dado que no es solamente para conseguir socios de inversión, sino también para que otros países encuentren atractivo el uso del eje multimodal, es decir generar demanda que utilice la infraestructura mejorada, y lograr que se vaya posicionando de a poco la imagen del Ecuador. Siguiendo esta

¹⁰³ Ibid. p 19

¹⁰⁴ Ibid. p 24

¹⁰⁵ SOLON, Pablo, *Reflexiones a mano alzada sobre el tratado de UNASUR*, revista de la Integración, Perú, Julio 2008, pp. 12-19

línea se han realizado diversas misiones empresariales, gubernamentales, visitas, reuniones a nivel internacional.

El gobierno ha realizado algunas misiones a la ciudad de Manaus. En el año 2007 ya era la cuarta visita que se realizaba. Al encuentro asistieron representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, alcaldes, autoridades portuarias y aeroportuarias, y varios empresarios, que fueron recibidos por el Embajador de Brasil, Antonio Marques Porto. Estos encuentros se realizan también en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, y buscan el acercamiento de los sectores interesados a través de mesas de negociación¹⁰⁶.

En esta misión, se hizo un sondeo de mercado de los productos que se les puede ofrecer a esta región, para crear lazos directos de negociación y apertura de mercado. Las autoridades brasileñas pusieron a disposición de Ecuador un espacio en Suframa, para promocionar los productos con mayor potencial¹⁰⁷.

En el mismo año 2007, en el mes de noviembre, se realizó una visita a Shanghai, esta visita en cambio tenía como objetivo, presentar el potencial que posee el puerto de Manta, para que el puerto de Shanghai que es el segundo mayor puerto de transferencia en el mundo, después de Singapur, utilice como puerta de entrada a Sudamérica el puerto y aeropuerto de Manta. A esta visita asistió una delegación compuesta por el entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas Héctor Villagrán junto al entonces Ministro de Economía Fausto Ortiz, el Ministro Coordinador Económico Mauricio Dávalos, Antonio Ruales Viceministro de Comercio Exterior y Ricardo Estrada Presidente de CORPEI, delegación que fue recibida por el alcalde de Shanghai señor Han Zheng. El objetivo de la visita era concesionar el aeropuerto de Manta a una empresa China tomando en cuenta el enorme interés de aerolíneas chinas de ingresar en los mercados latinoamericanos¹⁰⁸.

¹⁰⁶ Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Inicia La Cuarta Reunión Binacional Sobre Eje Manta-Manaos, 20 de septiembre del 2007, <http://www.mtop.gov.ec/noticias.php?id=23>, acceso: 18 de enero de 2010, 13h30

¹⁰⁷ El Mercurio, Mercados Brasileños Fueron Visitados Por Empresarios Ecuatorianos, <http://www.mercuriomanta.com/old/sistema.php?name=noticias&file=article&sid=39485>, acceso 4 de febrero de 2010, 17h49

¹⁰⁸ Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Gobierno inicia contactos con el mayor puerto del mundo, <http://www.mtop.gov.ec/noticias.php?id=145>, acceso: 24 de noviembre de 2009, 17h40.

El puerto de Shangai es operado por la empresa HUTCHINSON PORT HOLDING “HPH”, quien obtuvo la concesión del puerto de Manta en el mes de febrero del año 2007, sin embargo en el mes de febrero del año 2009, los ejecutivos de la concesionaria Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE) abandonaron las instalaciones en medio de discrepancias con el régimen del presidente Rafael Correa¹⁰⁹.

El 22 de octubre del año 2008, La Cámara Interamericana de Transporte (CIT) tuvo su X Asamblea Ordinaria, en Quito, a la que asistieron representantes de todo el continente. En la reunión, se trató el tema de plantear soluciones a problemas de logística y transporte. Según el presidente de la CIT Ecuador, Nelson Chávez, se habló también de las relaciones comerciales del Ecuador en cuanto a transporte con la región, en especial con el Brasil. El eje multimodal Manta-Manaos tuvo prioridad durante la cumbre, contó con la presencia del entonces gerente del proyecto, Leonardo Mármol, quien explicó los avances de las obras.

El jueves 14 de mayo de 2009 el entonces secretario técnico del Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos, Germánico Pinto, presentó el proyecto del Eje Multimodal Manta-Manaos a Roberto Goidanich, Jefe del Sector Económico, de Inversiones y de Promoción Comercial de la Embajada de Brasil, durante una jornada de trabajo con la Cámara de Comercio Ecuatoriano-Brasileña que se llevó a cabo en la ciudad de Quito. La conclusión del funcionario fue que aún no se explota en todo su potencial la zona de Manaos. Esto dado que existen muchos productos de exportación ecuatorianos que se requieren allí, lo que lo hace un mercado atractivo para el Ecuador¹¹⁰.

Durante el mes de julio del año 2009, nombraron un nuevo Director del proyecto. El 12 de agosto del año 2009, una delegación gubernamental viajó a Singapur, el puerto de transferencia número 1 a nivel mundial, en visita oficial para presentar a Manta como ciudad de servicio, con los ejes fundamentales puerto,

¹⁰⁹ El Universo, Autoridad de Manta reasume puerto hoy, <http://www.eluniverso.com/2010/04/01/1/1356/autoridad-manta-reasume-puerto-hoy.html>, acceso, 26 de junio de 2010, 16h30

¹¹⁰ Secretaría CAN Noticias, “El Gobierno desempolva otra vez la conexión Manta-Manaos”, <http://www.comunidadandina.org/prensa/noticias/25-5-09.htm>, acceso 25 de mayo de 2010, 20h30

aeropuerto y la ruta Manta-Manaos. El objetivo del viaje es buscar un socio estratégico, Singapur Airlines, a quien darle la concesión del aeropuerto de Manta, para que opere desde el Ecuador y convierta a éste, en un aeropuerto de transferencia. Hoy por hoy, todo el tránsito que viene de Asia, va a Los Ángeles y de ahí se reparte a América Latina. La propuesta con la que fueron es que un determinado número de vuelos pueden venir al aeropuerto en mención, y de ahí repartirse para el norte o para el sur¹¹¹.

El 21 de diciembre del año 2009, el embajador de Ecuador en España, se reunió con la Autoridad Portuaria de Manta (APM) para conocer los proyectos de la instalación que pudieran ser de interés para compañías españolas. Esto con el objetivo promover iniciativas de desarrollo estratégico entre inversionistas españoles, y el puerto de Manta es uno de ellos. No se han cristalizado aún inversiones.

Para el 17 de marzo del año 2010, estaba previsto realizar una feria comercial, un encuentro entre empresarios ecuatorianos y brasileños (de manaos), en la ciudad de Manaos, organizado por el equipo de Ecuador en conjunto con la federación de industriales del polo de manaos. Sin embargo, no se pudo llevar a cabo, porque Ecuador está retrasado en ciertas actividades como la certificación de productos¹¹² para la exportación¹¹³.

Entre el 15-18 de abril de 2010, una delegación ecuatoriana fue a Manaos para reunirse con los directores de la Federación de Industrias del Estado Amazonas, (FIEAM); el Centro de Industrias del Estado Amazonas (CIEAM); la Secretaria de Estado de Planeamiento y Desarrollo Económico (Seplan) y la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus (Suframa), con el objetivo de informar a los industriales de Manaos los avances del Proyecto Manta-Manaos y trabajar en conjunto para la definición del encuentro empresarial Ecuador-

¹¹¹Diario Expreso, El proyecto Manta-Manaos va a Singapur, <http://www.expreso.ec/ediciones/2009/07/28/economia/el-proyecto-manta-manaos-va-a-singapur/Default.asp>, acceso: 05 de mayo de 2010.

¹¹² Infra. p 68

¹¹³ EGUEZ, Héctor, Gerente de Proyecto, Avances del proyecto Manta-Manaos al mes de abril, 05 de mayo de 2010

Manaos¹¹⁴. Se reunieron también con autoridades del Ministerio de Agricultura y de la Universidad Federal del Estado Amazonas.

De esta misión se obtuvieron las siguientes conclusiones y resultados;

- Existe interés en el Polo Industrial de Manaus en habilitar esta ruta logística que conecte Asia-Sudamérica. Sus procesos logísticos vía EEUU se han complicado en tiempos y costos, por lo que les interesa la posibilidad de que Ecuador concrete ruta, en asocio con Singapur, Asia-Manta.
- Se ha diseñado una ruta más corta del proceso de certificación de productos agrícolas ecuatorianos en Brasil.
- La Universidad Federal del Estado Amazonas, se comprometió a calificarse como proveedora de servicios en la Superintendencia de Agricultura del Estado Federal Amazonas, justamente para que ellos puedan apoyar a Ecuador en el proceso de certificación de productos agrícolas ecuatorianos en Brasil
- Se elaboró una lista de potencialidades para productos agrícolas, algunos de ellos con más de 500 % entre costo de producción y PVP. Información que se debe afinar con un estudio de temporalidades, cantidades demandadas, otros costos (tarifas de carga, aranceles, intermediación, seguros, etc.), características de la provisión (con o sin intermediarios), etc.

La delegación ecuatoriana contó con representantes de las siguientes instituciones: el Subsecretario de Comercio, MMRREE quien presidía la Delegación, el Gerente del Proyecto Manta Manaus, representantes del Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, el Director Ejecutivo de Agrocalidad, el Gerente del Aeropuerto de Manta, MTOP, un representante de la Cámara de Comercio de Portoviejo, del Programa de Desarrollo Agrícola y Pecuario proyecto Carrizal Chone (Senagua), un representante del Programa de Desarrollo Agrícola y Pecuario proyecto Carrizal Chone (Convenio Swisscontac-

¹¹⁴ Id.

Senagua) y un Agregado Comercial en Sao Paulo. Esta es la última reunión registrada.

Las misiones comerciales que se han realizado en busca de socios estratégicos para que inviertan en el puerto y aeropuerto de Manta, no tienen resultados concretos todavía¹¹⁵. Un factor a resaltar es el continuo cambio de autoridades por parte del gobierno ecuatoriano en las diferentes instituciones que han colaborado con el proyecto y que han asistido a las misiones comerciales, de igual manera con las personas que han estado a cargo del proyecto. Esta situación genera un retroceso, ya que deben retomar las negociaciones, que es como volver a empezar con cada nueva autoridad, situación que también puede generar cierto malestar, o puede reflejar una situación de inestabilidad del país frente a los inversores internacionales.

2.2. Análisis Economía Ecuatoriana

2.2.1. Panorama Económico

Históricamente, el Ecuador se ha caracterizado por ser un país dependiente de las rentas petroleras, si a la balanza comercial, se le restan los valores correspondientes a exportaciones de petróleo, tendremos una balanza comercial deficitaria en su mayoría. Es importante analizar el comportamiento o la tendencia de la balanza comercial, y del panorama de la economía, para comprender la situación económica de nuestro país, y con esa base poder realizar observaciones y propuestas ante la problemática que representa.

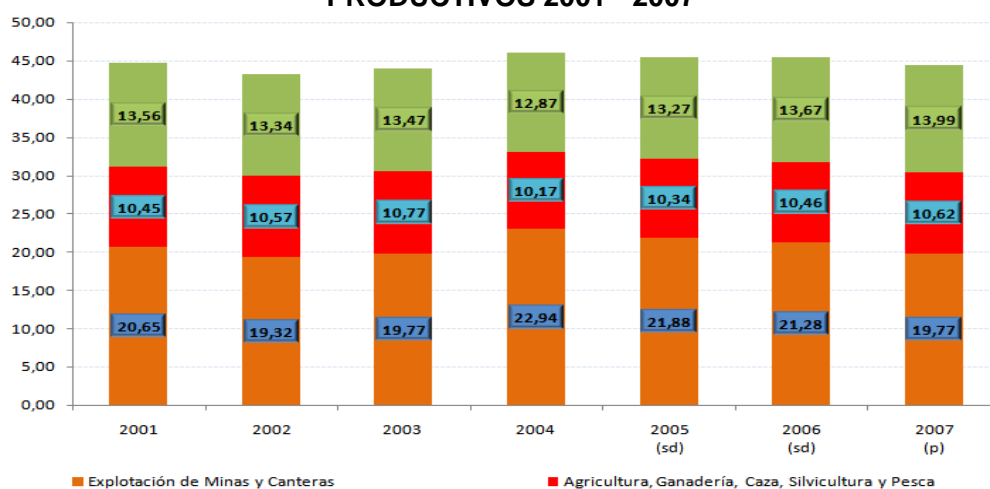
Dentro de las principales características que se pueden resaltar, de la economía ecuatoriana:

- Sectores productivos; la economía ecuatoriana se caracteriza por mantener un patrón de especialización primario-extractivo-exportador, lo cual ha

¹¹⁵ Ver anexo

limitado la diversificación de la oferta productiva, acentuando su dependencia en pocos productos, ver gráfico 8¹¹⁶.

GRAFICO 8
PARTICIPACIÓN RESPECTO AL PIB DE LOS SECTORES
PRODUCTIVOS 2001 - 2007



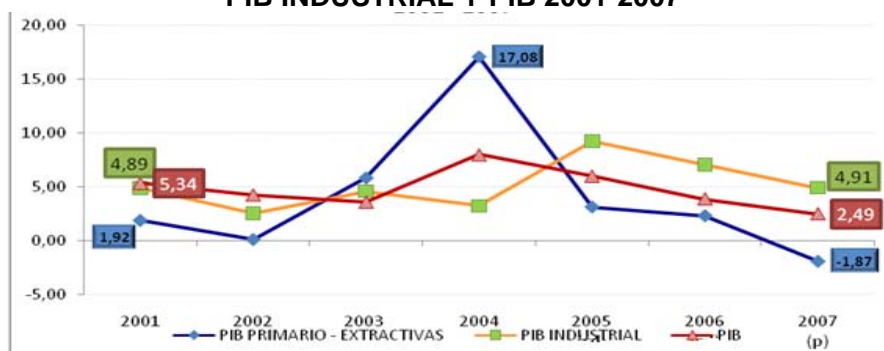
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Diana Arguello

- PIB industrial; desde inicios de la década de los noventa y hasta la fecha, ver gráfico 9, la participación promedio de la industria se ha mantenido en alrededor del 13% del PIB. El sector industrial no petrolero mantiene una participación casi constante durante los últimos años (13% del PIB). Las actividades productivas primario extractivas representan, en promedio, 31,3% del PIB para el período 2001-2007. La variación promedio anual del PIB de la industria alcanza el 5,2%¹¹⁷.

¹¹⁶ Ministerio de Industrias y Productividad, MIPRO, Política Industrial del Ecuador, Presentación políticas propuestas para el Código de la Producción, documento, 16 de Mayo de 2009

¹¹⁷ Id.

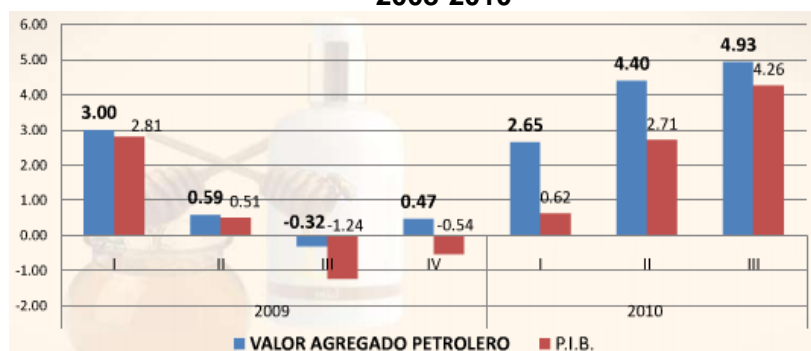
GRAFICO 9
TASA DE VARIACIÓN: PIB PRIMARIO EXTRACTIVAS,
PIB INDUSTRIAL Y PIB 2001-2007



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: MIPRO
Recopilado por: Diana Arguello

Y como se aprecia en el gráfico 10, hasta el año 2010 el PIB ha aumentado, pero de igual manera el agregado petrolero sigue representando un monto mayoritario dentro del PIB.

GRÁFICO 10
PIB TOTAL Y NO PETROLERO: VARIACIÓN ANUAL
2008-2010

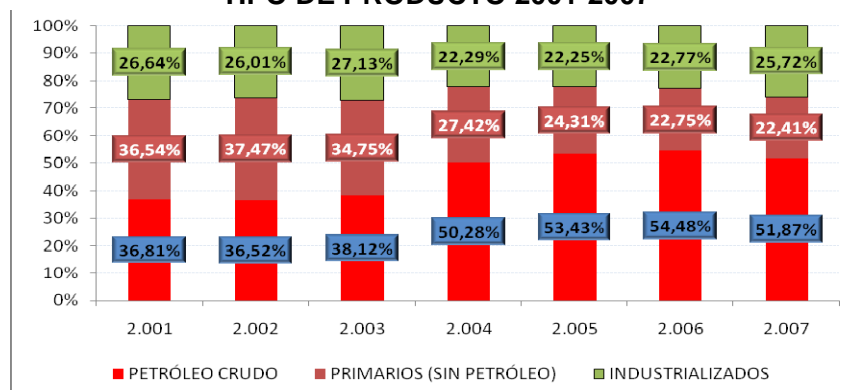


Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: MCPEC
Recopilado por: Diana Arguello

- Exportaciones; La exportaciones se concentran en pocos productos y destinos, lo que eleva su vulnerabilidad ante posibles shocks externos, ver gráfico 11. Además el resultado de la balanza comercial petrolera compensa el déficit existente en la no-petrolera. Los ingresos por exportaciones dependen en más del 50% (desde el 2004) de lo generado por la venta de crudo¹¹⁸. Y en el gráfico 12 se aprecia que desde el año 2008 ha habido un ligero aumento de las exportaciones, mas no significativo.

¹¹⁸ Id.

**GRÁFICO 11
PARTICIPACIÓN DE EXPORTACIONES POR
TIPO DE PRODUCTO 2001-2007**



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: MIPRO
Recopilado por: Diana Arguello

**GRÁFICO 12
EXPORTACIONES NO PETROLERAS FOB (\$ miles)
2008-2010**

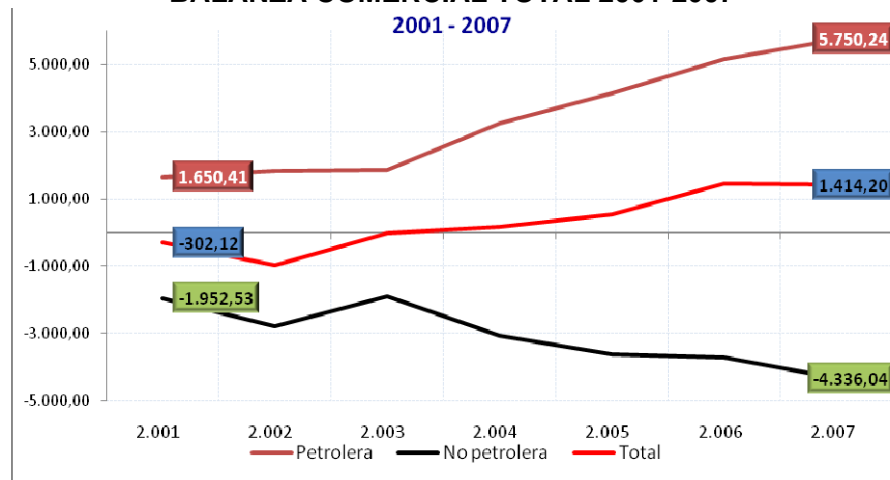


Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: MCPEC
Recopilado por: Diana Arguello

El petróleo marca la tendencia creciente de las exportaciones frente a una menor participación del resto de sectores, ver gráfico 13¹¹⁹. Se puede apreciar como la balanza comercial no petrolera ha ido incrementando su déficit en el transcurso de estos años, hasta la actualidad, ver gráfico 14. Una situación que llama con urgencia a potenciar otros sectores de la economía con el fin de revertir esta situación.

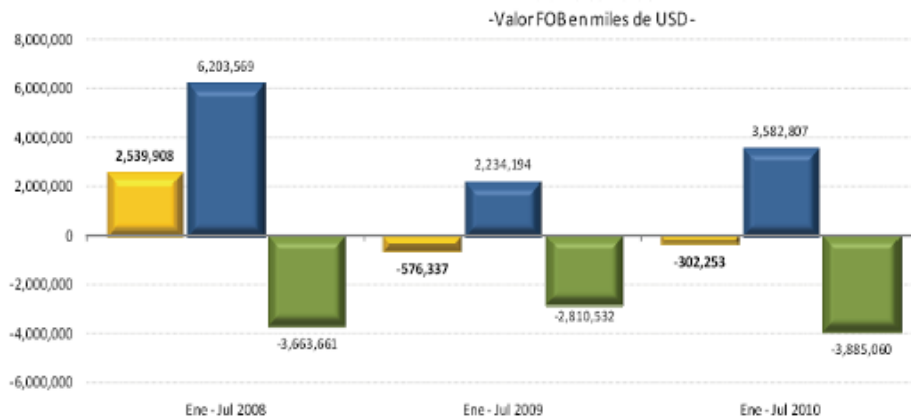
¹¹⁹ Id.

GRAFICO 13
BALANZA COMERCIAL TOTAL 2001-2007
2001 - 2007



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: MIPRO
Recopilado por: Diana Arguello

GRÁFICO 14
BALANZA COMERCIAL TOTAL 2008-2010



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Diana Arguello

■ Balanza Comercial- Total
■ Bal. Comercial-Petrolera
■ Bal. Comercial-No petrolera

A nivel internacional el país no atrae a los inversores extranjeros, en el ranking de los países atractivos para hacer negocios del Banco Mundial, en su informe “Doing Business 2011”, Ecuador cayó al puesto 130 del 127, de entre 183 economías medidas. Esto se debe a cuatro causas principales que son; las demoras para abrir una empresa, la deficitaria protección a inversionistas, las barreras para el comercio y los elevados costos para cerrar una empresa¹²⁰.

¹²⁰ Redacción Negocios, “El país no atrae a los negocios por sus trámites y altos costos”, publicación El Comercio, 7 de noviembre de 2010

Según la investigación, el inversionista gasta tiempo y recursos para instalar su empresa. Antes de que una firma pueda abrir sus puertas debe cumplir con 13 trámites que demoran 56 días, y representa el 32% del ingreso per cápita local. A esto se suma que en este lapso el inversionista debe depositar el 25% del capital con el que funcionará su firma. Cifras que contrastan con la que manejan los países vecinos como Colombia, que ocupa el escalón 38 del ranking. Allí se deben cumplir 9 trámites que se pueden realizar en 14 días y con un costo del 14% del ingreso per cápita colombiano. En Singapur, el país mejor ubicado el escalafón del Banco Mundial, este trámite se cumple en 3 días¹²¹.

La falta de garantías para la protección de inversionistas también influye. El índice de fortaleza de protección de inversionista solo llega a 4 en una escala de 10, mientras que en Colombia ese indicador está en 8,3¹²².

2.2.2. Exportaciones e Importaciones

La siguiente tabla 9, refleja las cifras de las exportaciones no petroleras, divididas en productos tradicionales y no tradicionales. Se observa en este grupo de productos, una caída en los volúmenes de ventas de 10.42% y un incremento en los precios de 27.97%¹²³.

TABLA 9
EXPORTACIONES NO PETROLERAS

	Ene- Jul 2009		Ene- Jul 2010		Variación 2009-2010	
	Volumen	Valor FOB	Volumen	Valor FOB	Volumen	Valor FOB
Exportaciones No Petroleras	5.108	3.858.870	4.575	4.423.624	-10,42%	14,64%
Tradicionales	3.590	1.892.151	3.395	2.150.508	-5,43%	13,65%
No Tradicionales	1.517	1.966.719	1.180	2.273.116	-22,23%	15,58%

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Diana Arguello

¹²¹ Id.

¹²² Id.

¹²³ Id. p 7

Los principales productos que componen las exportaciones No Petroleras están detallados en la tabla 10, separados en productos tradicionales y no tradicionales. Se busca dar impulso a los productos no tradicionales para diversificar la oferta exportable del Ecuador, dado que nos hemos caracterizado por ser un país exportador de materias primas, y a pesar de producir varios productos, había una tendencia a exportar solo los denominados tradicionales, razón por la cual los productos no tradicionales de exportación van en ascenso.

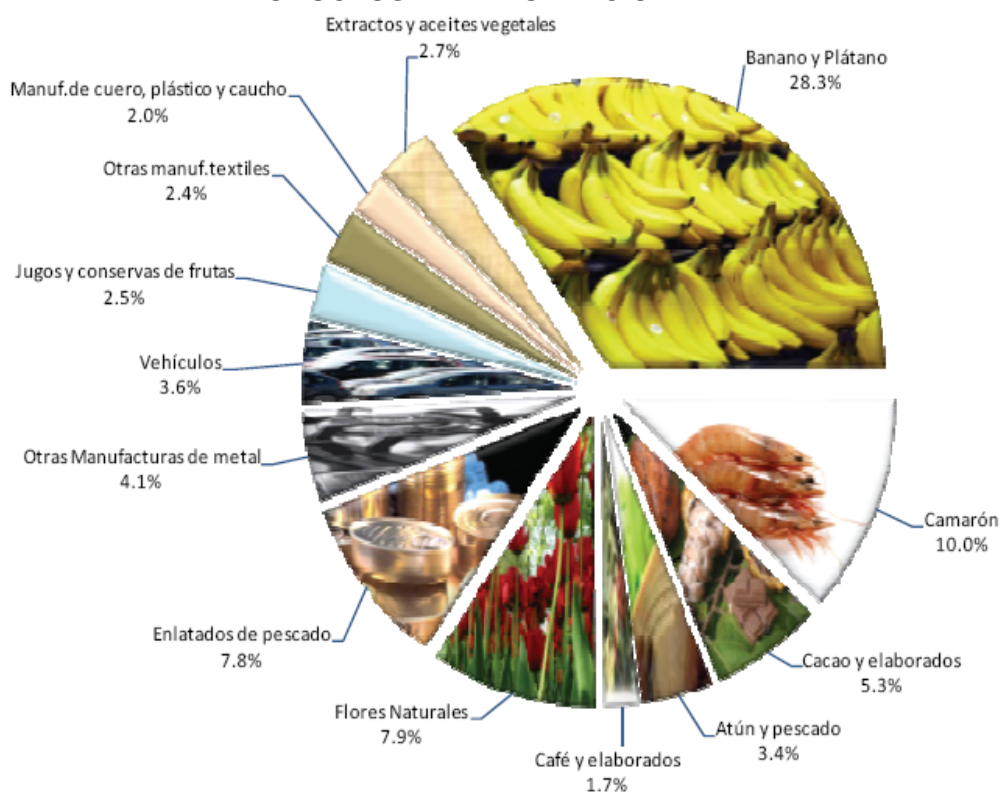
TABLA 10
EXPORTACIONES NO PETROLERAS

Exportaciones No Petroleras	
Tradicionales	
Banano y Plátano	Atún y pescado
Camarón	Café y elaborados
Cacao y elaborados	
No Tradicionales	
Flores naturales	Productos mineros
Enlatados de pescado	Maderas terciadas y prensadas
Otras manufacturas de metal	Fruta
Vehículos	Tabaco en rama
Jugos y conservas de frutas	Manuf. de papel y cartón
Otras manuf textiles	Elaborados de banano
Manuf. de cuero, plástico y caucho	Otros elaborados del mar
Extractos y aceites vegetales	Prendas de vestir de fibras textiles
Químicos y fármacos	Abacá
Madera	Otros
Harina de pescado	

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Diana Arguello

La participación de los principales productos durante enero – julio del año 2010, se detalla a continuación, como se puede observar en el gráfico 15, las exportaciones de banano y plátano representan el principal rubro de exportación con 28.3%, seguido del camarón con un 10% y le siguen las flores naturales con un 7.9%, enlatados de pescado 7,8%, siendo estos los 4 valores más representativos de las exportaciones:

GRAFICO 15
PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Diana Arguello

En cuanto a importaciones se refiere, como se puede observar en la tabla 11, del año 2009 al 2010, todos los rubros de importaciones han aumentado, situación que no sería preocupante si los valores de exportación fueran de igual manera en ascenso, pero al no ser así, es un tema en el cual se deben tomar cartas en el asunto para tratar de revertir esta realidad, que refleja que no existe un desarrollo productivo significativo. El 63,67% de las importaciones corresponden a bienes de capital y materia prima, situación que puede tener un impacto positivo en la producción y el empleo. Un aspecto que si es preocupante, es el 14,16% de participación correspondiente a importación de combustibles y lubricantes con tendencia creciente, ya que esto tiene un impacto negativo en la economía, por el alto subsidio que debe afrontar el gobierno.

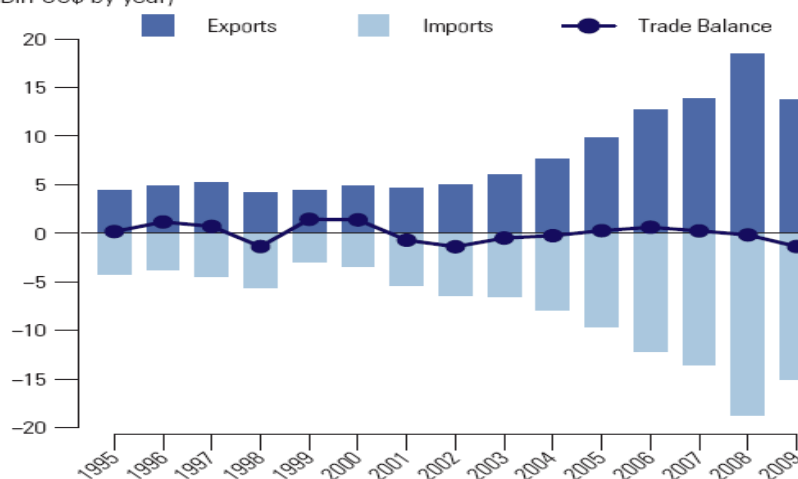
**TABLA 11
IMPORTACIONES**

	Ene- Jul 2009		Ene- Jul 2010		Variación 2009-2010		
	Volumen	Valor FOB	Volumen	Valor FOB	Volumen	Valor FOB	Valor Unitario
Importaciones No Petroleras	6.250	7.745.033	7.275	10.052.881	16,39%	29,80%	11,52%
Bienes de consumo	520	1.698.125	596	2.194.892	14,73%	29,25%	12,66%
Materia prima	3.346	2.655.012	3.808	3.361.268	13,83%	26,60%	11,22%
Bienes de capital	232	2.276.248	270	2.621.611	16,62%	15,17%	-1,25%
Combustibles y lubricantes	2.149	1.095.898	2.593	1.831.932	20,64%	67,16%	38,56%
Diversos	3,9	19.750	7	43.178	80,56%	118,62%	21,08%

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Diana Arguello

A continuación el gráfico 16, detalla información histórica de la Balanza Comercial del Ecuador desde el año de 1995 hasta el año 2009, en el cual se observa que históricamente Ecuador ha mantenido una balanza comercial deficitaria, ha tenido variaciones, pero no han sido significativas, es decir en algunos períodos ha tenido un comportamiento estático, pero nunca se ha notado una evolución gradual, lo que nos refleja la poca organización o impulso que se le ha dado a la diversificación de exportaciones.

**GRAFICO 16
EVOLUCIÓN DE LA BALANZA COMERCIAL ECUATORIANA**
(Bln US\$ by year)



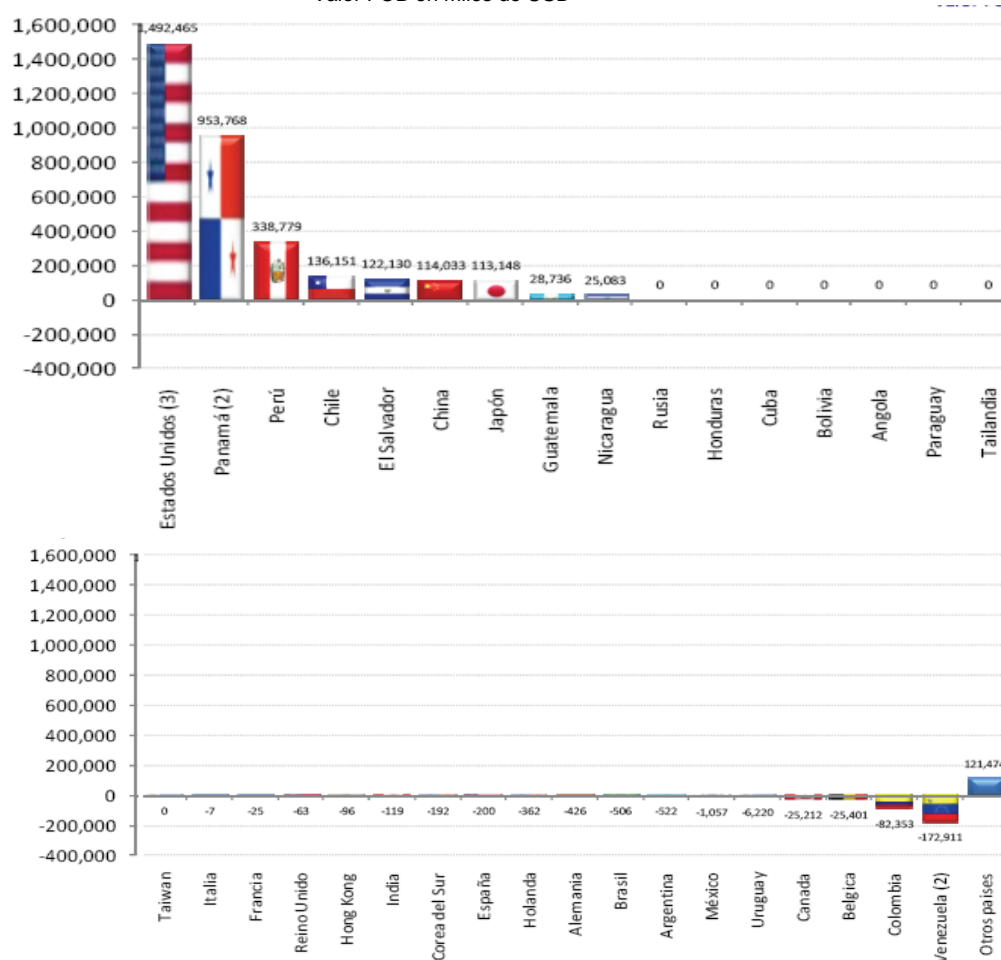
Fuente: UN Comtrade
Elaborado por: UN Comtrade
Recopilado por: Diana Arguello

2.2.3. Principales socios comerciales

En el gráfico 17 se aprecia los principales socios comerciales del Ecuador, separando la balanza comercial petrolera de la no petrolera.

GRAFICO 17
BALANZAS COMERCIALES PETROLERAS/ ENERO-JUNIO 2010

-Principales Socios-
Valor FOB en miles de USD

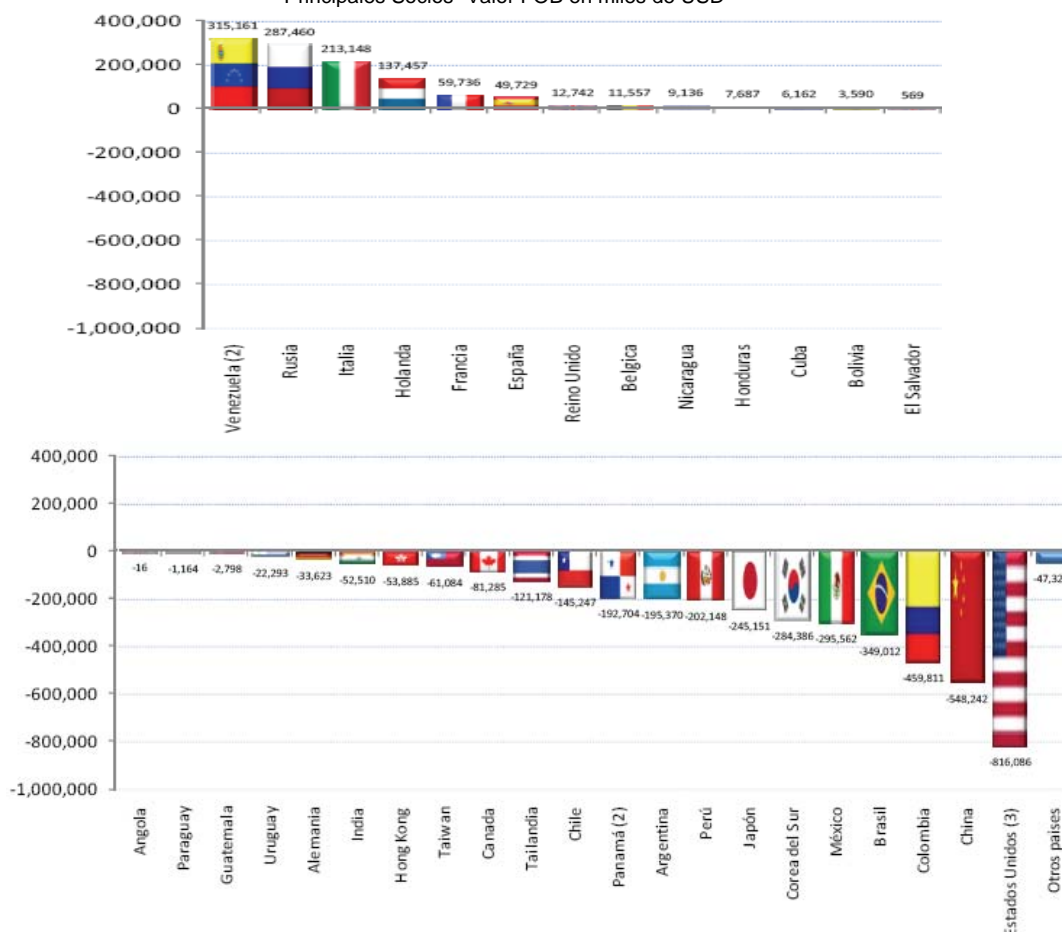


Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Diana Arguello

Las balanzas comerciales petroleras en millones de dólares, ver gráfico 18, son favorables con: EEUU (USD 1,492.46); Panamá (USD 953.76); Perú (USD 338.77); Chile (USD 136.15); El Salvador (USD 122.13); China (USD 114.03); Japón (USD 113.14); Guatemala (USD 28.73); y, Nicaragua (USD 25.08), mientras que son deficitarias con: Venezuela (USD -172.91); Colombia (USD -82.35);

Bélgica (USD -25.40); Canadá (USD -25.21); Uruguay (USD -6.22); México (USD -1.05); Argentina (USD -0.522); Brasil (USD -0.506); Alemania (USD -0.426); Holanda (USD -0.362); y, España (USD -0.200)¹²⁴.

GRAFICO 18
BALANZAS COMERCIALES NO PETROLERAS/ ENERO-JUNIO 2010
 -Principales Socios- Valor FOB en miles de USD



Fuente: Banco Central del Ecuador
 Elaborado por: Banco Central del Ecuador
 Recopilado por: Diana Arguello

Las Balanzas comerciales no petroleras, ver gráfico 15, en millones de dólares son favorables con: Venezuela (USD 315.16); Rusia (USD 287.46); Italia (USD 213.14); Holanda (USD 137.45); Francia (USD 59.73); España (USD 49.72); Reino Unido (USD 12.74); Bélgica (USD 11.55); Nicaragua (USD 9.13); y,

¹²⁴ Banco Central del Ecuador, Balanza de pagos, Balanzas Comerciales del Ecuador con sus Principales Socios, <http://www.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebca201008.pdf>, acceso: 04 de septiembre de 2010, 14h30, p 4

Honduras (USD 7.68); dichas balanzas son deficitarias con: EEUU (USD -816.08); China (USD -548.24); Colombia (USD -459.81); Brasil (USD -349.01); México (USD - 295.56); Corea del Sur (USD -284.38); Japón (USD -245.15); Perú (USD -202.14); Argentina (USD -195.37); y, Panamá (USD -192.70)¹²⁵.

TABLA 12
BALANZAS COMERCIALES DEL ECUADOR POR CONTINENTE

Toneladas métricas y valor FOB en miles de USD

	Enero-Junio 2009		Enero-Junio 2010		Variación	
	TM	FOB	TM	FOB	TM	FOB
TOTALES	8.377.259	(631.948)	1.063.349	33.352	-15,68%	-105,28%
América	6.637.853	36.101	4.678.323	269.956	-29,52%	647,77%
Estados Unidos ¹	4.599.916	509.286	3.271.937	676.379	-28,87%	32,81%
ALADI	(721.506)	(692.269)	(745.518)	(732.392)	3,33%	5,80%
ALADI-CAN	449.913	(310.829)	312.188	(401.944)	-30,61%	29,31%
Resto de América	2.309.530	529.914	1.839.716	727.912	-20,34%	37,36%
Europa	1.737.116	589.937	1.737.092	721.927	0,00%	22,37%
Unión Europea	1.056.347	313.597	1.058.030	402.015	0,16%	28,19%
Resto de Europa	680.769	276.340	679.061	319.912	-0,25%	15,77%
Asia	(271.384)	(1.197.474)	519.626	(970.249)	-291,47%	-18,98%
China	(133.986)	(443.039)	(81.737)	(434.209)	-39,00%	-1,99%
Japón	35.338	(242.914)	273.471	(132.003)	672,95%	-45,66%
Resto de Asia	(172.777)	(511.521)	327.892	(404.037)	-289,78%	-21,01%
África	(111.994)	(41.240)	36.654	14.848	-132,73%	-136,00%
Oceanía	11.110	860	18.140	9.354	63,28%	987,65%
Otros ²	374.558	(20.132)	73.515	(12.484)	-80,37%	-37,99%

¹ Incluye Puerto Rico

² Corresponde a países y territorios no determinados

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por: Diana Arguello

En lo que a exportaciones se refiere, según la tabla 13, durante el primer semestre del año 2010 el 73 32% total de las ventas externas del país en valor

¹²⁵ Ibid. p 5

FOB se comercializaron en América; EEUU fue el primer mercado para las exportaciones ecuatorianas con el 33.71% de, seguido por el grupo de países que conforman la ALADI con el 22.22%; y dentro de este la CAN con el 11.50%; mientras que al resto de países de América se vendió el 17.39%. A Europa se destinó el 18.60% de las exportaciones, ocupando el tercer lugar de importancia como mercado; porcentaje dentro del cual la Unión Europea tiene el 14.04% de participación, el resto de países de Europa contabilizaron el 4.56%; Asia participó con el 7.21%; África, Oceanía y Otros sumaron 0.87%¹²⁶.

Los mercados que más incrementaron su participación de igual manera en términos FOB, al comparar con enero- junio de 2009 fueron: El mercado Asiático con el 4.75%, en el mismo que sobresalen el grupo de países que en este análisis se han denominado Resto de Asia (2.61%); el Japón (1.14%); y, la China (1.00%), le sigue en porcentaje el Resto de países de América con el 2.37%; y, la ALADI con el 0.56%, de esta variación le corresponde a la CAN el -0.03%. Redujeron su participación: Europa -4.62%, corresponde a la Unión Europea el -3.17% y al resto de países de ese continente el -1.45%; y, EEUU el -2.91%¹²⁷.

Respecto a las importaciones, las compras del exterior registradas durante el período enero-junio del año 2010 muestran que el mercado común de la ALADI es el principal proveedor del Ecuador, aportando con el 35.80% del valor total FOB, la CAN participa con el 16.32%. El segundo proveedor de las importaciones del país son los Estados Unidos de Norteamérica con el 25.80%, Asia ocupa el tercer lugar con 18.78%, y finalmente Europa el 10.09%¹²⁸.

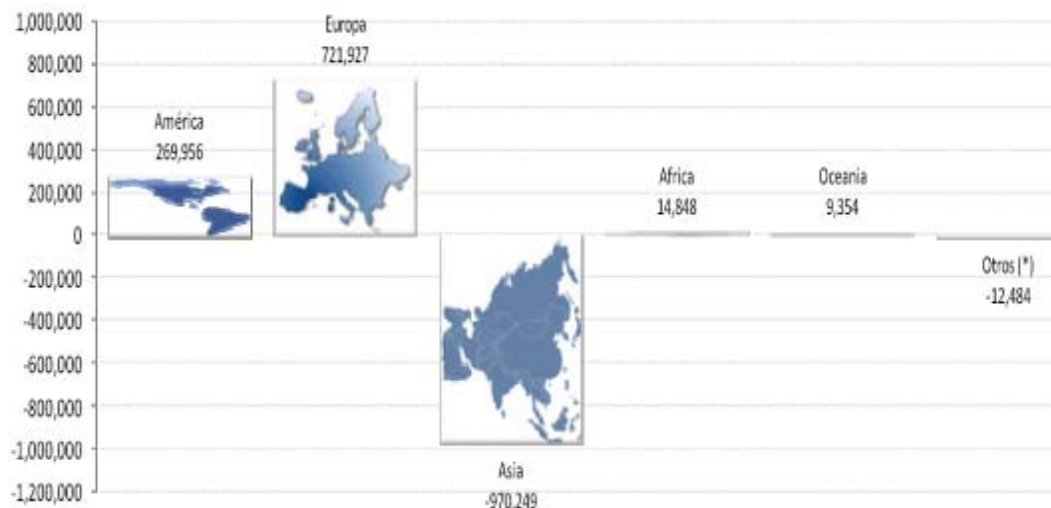
¹²⁶ Ibid. p 9

¹²⁷ Id.

¹²⁸ Id.

GRAFICO 19 BALANZAS COMERCIALES TOTALES/ ENERO-JUNIO 2010

-Por Continente-
Valor FOB en miles de USD



(*) Corresponde a países y territorios no determinados.

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por: Banco Central del Ecuador
Recopilado por: Diana Arguello

Los saldos de las balanzas comerciales del Ecuador por continente, ver gráfico 19, a junio del año 2010, registraron el siguiente comportamiento: América (USD 269.95 mm); Europa (USD 721.92 mm); Asia (USD -970.24 mm); África (USD 14.84 mm); y, Oceanía (USD 9.35 mm). Aun cuando la balanza comercial con Asia sigue siendo negativa, como se explicó previamente, desde el año 2009 al 2010, presentó un incremento en su participación del 4,75%, cifra que puede seguir incrementando si se sigue trabajando en mejorar el ingreso y generar más mercado en este continente.

2.3. Situación económica Manabí

2.3.1. Potencial Exportador

Dado que en este proyecto la provincia que tiene mayor protagonismo es Manabí, se debe saber la situación de la misma, y cómo ha estado trabajando para la consecución del proyecto Manta-Manaos. Desde el año 2007 se está implementado el Plan de Desarrollo Integral de Manabí (PDIM) por la Dirección de

Planificación y Desarrollo Regional del Consejo Provincial de Manabí en el marco de los lineamientos técnicos que promueve la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES¹²⁹.

Para desarrollar el plan en mención, se contó con la colaboración del Centro de Estudios Regionales Urbano Rurales (CERUR) de Israel, y el trabajo participativo de organizaciones sociales, juntas parroquiales, municipios, instituciones gubernamentales en especial el Ministerio de Agricultura (MAGAP) y de organizaciones internacionales como la Agencia Alemana de Cooperación GTZ, el Servicio Holandés para la Cooperación Internacional (AECI)¹³⁰.

El objetivo principal de este plan es permitir en el mediano plazo, que los empresarios y las instituciones mejoren su nivel tecnológico y su capacidad de gestión y puedan contar con asistencia técnica y financiera para competir en el mercado nacional e internacional, para ser el ejemplo para el resto de regiones del país: en donde, a pesar de contar con todo el potencial para desarrollar actividades agropecuarias intensivas, no se logra despegar por no contar con una estructura organizacional adecuada, con planificación y visión del crecimiento integral de la región¹³¹.

El plan contiene diversos ejes en base a los cuales se establecen políticas para conseguir el desarrollo de estos, por nombrar algunos: desarrollo agrario y seguridad, vialidad, institucionalidad, salud, educación, etc. Dentro del eje de vialidad, existe una política destinada a mejorar la *“conectividad de Manabí con el país y el mundo, para impulsar el desarrollo integral, sostenido y armónico a través de la red vial principal y alternar como parte del mega proyecto vial nacional e internacional, para lo que es necesario la reconstrucción de los corredores viales de primer orden: con Guayas, Pichincha y Esmeraldas incluyendo las obras complementarias (puentes, electrificación)”*, y la línea de acción estratégica para su consecución es MACROPROYECTO VIAL, NACIONAL,

¹²⁹ Consejo Provincial de Manabí, Plan de Desarrollo Integral de Manabí (PDIM), Editorial Neográfik Manta, Julio 2007, p 1

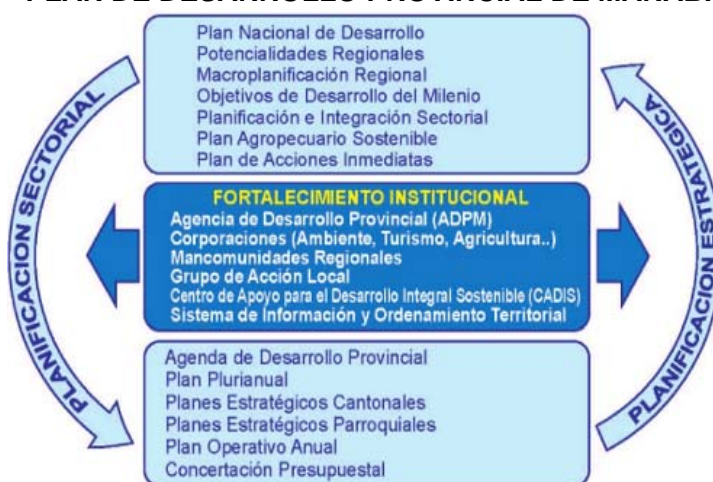
¹³⁰ Id.

¹³¹ Id.

INTERNACIONAL, INTERCONTINENTAL "MANABI CONECTADO"(base para la vía Intermodal "Manta-Manaos")¹³².

En el gráfico 20, se demuestra como el Enfoque Manabí, articula todos los procesos relevantes en los últimos tiempos, para convertirse en la herramienta que poco a poco se debe ir socializando, replicando y concertando con las instituciones involucradas dentro y fuera de la provincia¹³³.

GRAFICO 20
PLAN DE DESARROLLO PROVINCIAL DE MANABI



Fuente: Plan de Desarrollo Provincial de Manabí
Elaborado por: Plan de Desarrollo Provincial de Manabí
Recopilado por: Diana Arguello

Por ser Manta una de las ciudades de mayor posibilidad receptiva de inversión en Manabí, debido a que cuenta con una planta industrial, comercial y turística, el Consejo Cantonal de Manta, en conjunto con la Prefectura Provincial y la Red Productiva USAID, (Agencia de Desarrollo Internacional de los Estados Unidos), aprobaron en noviembre de 2009, la creación de la Agencia de Promoción Inversiones de Manabí, APRIM, con el fin de que cree y promocioe inversiones que generen fuentes o plazas de trabajo¹³⁴.

¹³² Consejo Provincial de Manabí, Plan de Desarrollo Provincial de Manabí, Matriz de Planes Provinciales, formato SENPLADES/PAD/julio 2007, p 5

¹³³ Ibid. p 7

¹³⁴ Periódico La Gaceta, Municipio será parte de Agencia de Inversión, Manabí, 9 de noviembre de 2009, p2

Esta entidad debe articular en el territorio iniciativas conjuntas con el proyecto de Red Productiva de USAID y la Agencia de Desarrollo Provincial de Manabí (ADPM), su misión es impulsar actividades de promoción de inversiones en sectores económicos que se prioricen. Esto se logrará a través de la formulación de estudios, promoción de la Provincia de Manabí en el exterior, desarrollo de sistemas de información, para mejorar el clima de negocios de la provincia y el país¹³⁵.

Principales características de APRIM

- Visión competitiva acorde al nuevo milenio.
- Crea una herramienta usada de forma exitosa en todo el mundo para atraer IED.
- Tiene el respaldo técnico y financiero de la prestigiosa US-AID.
- La agencia está conformada por un equipo profesional de élite cuidadosamente seleccionado y entrenado por expertos en el área. (US-AID, ADPM)
- Está comprobado que proporcionar un buen servicio de atracción de inversiones está directamente relacionado con el desarrollo económico de una región.

Como lo muestra la tabla 13, según el plan PDIM, para el año 2016 el área total de cultivos llegará a 397.980 ha. de las cuales 116.180 serán para cultivos anuales, 281.800 para cultivos perennes, como se puede apreciar el incremento del área para cultivos es significativo, pues aumentará en un 40% de la superficie actual. De los cultivos anuales, el maíz es el principal abarcando el 49% del área total, le siguen el arroz con el 21% y el maní con el 5%. La nueva distribución de los cultivos muestra claramente la futura diversificación esperada en el subsector¹³⁶.

¹³⁵ Consejo Provincial de Manabí, Plan de Desarrollo Integral de Manabí (PDIM), Editorial Neográfika Manta, Julio 2007, p 51

¹³⁶ Id. p 67

TABLA 13
DATOS DE PRODUCCIÓN TOTAL DEL SUB-SECTOR
AGRÍCOLA MANABÍ 2016

CULTIVO	AREA	PRODUCC.	V.B.P.	V.A.	V.A.N.	JORN.
	HA.	TM	miles USD	Miles USD	miles USD	MILES
ANUALES						
Maíz invierno S	57,000	313,500	59,565.0	33,915.0	33,424.8	1,767.0
Maíz Choclo S	4,000	40,000	5,200.0	2,944.0	2,909.6	180.0
Arroz -S	25,000	90,000	36,000.0	23,100.0	22,885.0	1,250.0
Maní verano R	6,300	25,200	11,340.0	6,615.0	6,265.4	346.5
Yuca-S	5,500	82,500	9,075.0	5,555.0	5,507.7	286.0
Frejol tierno -R	2,800	28,000	5,040.0	3,850.0	3,694.6	184.8
Haba tierna R.	1,500	16,500	3,300.0	2,647.5	2,564.3	112.5
Melón -R	1,200	31,200	6,864.0	4,728.0	4,661.4	132.0
Pimiento -R	430	9,460	2,270.4	868.6	844.7	48.2
Sandía -R	1,050	36,750	4,777.5	3,055.5	2,997.2	117.6
Tomate -R	650	22,750	5,915.0	2,574.0	2,512.9	141.7
Cebolla -R	750	24,000	6,240.0	3,322.5	3,252.0	161.3
Otros	10,000		8,000.0	4,500.0	4,414.0	600.0
SUB-TOT.	116,180	719,860	163,587	97,675	95,934	5,328
PERENNES						
Banano -S	6,100	219,600	32,940.0	21,679.4	20,383.2	701.5
Cacao -S	75,000	48,750	66,300.0	46,800.0	44,387.3	4,350.0
Cacao -R	22,500	31,500	44,100.0	29,475.0	26,617.5	1,710.0
Café -S	125,000	100,000	154,000.0	119,625.0	116,008.8	7,750.0
Café -R	1,000	90,000	1,800.0	1,160.0	1,020.0	54.0
Cítricos -S	8,300	166,000	16,600.0	14,466.9	14,176.4	315.4
Maracuya -R	2,400	67,200	13,440.0	7,560.0	7,036.8	206.4
Plátano -S	33,000	660,000	105,600.0	49,599.0	43,011.2	3,498.0
Papaya -R	3,000	90,000	19,800.0	14,280.0	13,200.0	294.0
Otros	5,500		5,500.0	3,850.0	3,685.0	357.5
SUB-TOT.	281,800	1,473,050	460,080	308,495	289,526	19,237

Fuente: Plan de Desarrollo Integral de Manabí
Elaborado por: Plan de Desarrollo Integral de Manabí
Recopilado por: Diana Arguello

La APRIM, promoverá al Proyecto Manta-Manaos en el ámbito de la atracción de inversión extranjera directa desde el Brasil; por ser éste el país líder industrial en Suramérica, pues, la nueva ruta multi modal Manta Manaos, permitiría acercar a inversionistas brasileiros, para establecer en Ecuador empresas orientadas a atender el Mercado Andino Asia Pacífico.

2.3.2. Productos certificados para ingresar a Brasil

Como resultado de los acercamientos que se han realizado con representantes de la ciudad de Manaos y autoridades brasileñas, se ha generado una lista que contiene un grupo de 7 productos que estarían certificados para

comenzar a exportarse, esto con el fin de incrementar el comercio entre los dos países; Ecuador y Brasil, por este eje¹³⁷.

Para poder exportar productos a la ciudad de Manaus, es necesario que cumplan con una serie de requisitos y certificaciones de calidad. En primer lugar deben certificarse a través de Agrocalidad, entidad adscrita al Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca del Ecuador, MAGAP y encargada de los temas sanitarios y fitosanitarios, luego el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil, solicita un estudio de Análisis de Riesgo de Plagas, ARP. Una vez realizados estos estudios se deben enviar al ministerio en mención para que los apruebe y se pueda empezar el proceso de exportación. Los productos que a continuación se detallan están listos para exportarse a Brasil, pues cuentan con los estudios y certificaciones previamente mencionadas: ¹³⁸

- Cebolla
- Limón
- Maracuyá
- Pimiento
- Sandía
- Tomate
- Yuca

Disponibilidad de productos¹³⁹:

	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Cebolla							x	x	x	x	x	x
Tomate								x	x	x	x	x
Pimiento							x	x	x	x	x	x
Yuca	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x
Limón	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sandía		x	x			x	x					
Maracuyá							x	x	x	x	x	x

¹³⁷ Ec. PAGUAY Joaquín, Asesor del proyecto Manta-Manaos, entrevista realizada el 16 de noviembre de 2009, en el MICSE.

¹³⁸ SUGAYAMA, Regina Lucia, Agropec Pesquisa, Extensão e Consultoria, Portoviejo-Ecuador, Julio 2007, p 34

¹³⁹ Ibid. p 39

El proyecto tiene un plan de exportación de productos que está separado en tres etapas detalladas a continuación:

▣ **La Primera Etapa:** Tienen demanda y cumplen con los requisitos para exportarse¹⁴⁰

- | | |
|-----------------------|--------------|
| - Atún en filete | - Arroz |
| - Atún en lata | - Uvillas |
| - Camarón | - Flores |
| - Pesca Blanca | - Espárragos |
| - Café | - Brócoli |
| - Cacao fino de aroma | - Maní |

▣ **La Segunda Etapa:** Tienen demanda y están en proceso de análisis de riesgo de plagas ARP¹⁴¹.

- | | |
|--------------------|-------------------|
| - Ajo | - Tomate de árbol |
| - Melón | - Yuca |
| - Aguacate | - Pimiento |
| - Cebolla de bulbo | - Limón sutil |
| - Sandía | - Maracuyá |
| - Tomate riñón | |

▣ **La Tercera Etapa:** Productos con potencial demanda en Brasil¹⁴²

- | | |
|-------------------|-------------------------------------|
| - Pulpa Congelada | - Alimentos preparados y congelados |
| - Frutilla | - Granadilla |
| - Mora | - Cebolla Blanca |
| - Guanábana | - Chocho |
| - Tamarindo | - Haba Serrana |
| - Guayaba | - Papa chica |
| - Coco | - Quinoa |
| - Taxo | - Plátano Verde |
| - Naranja | - Procesados de Plátano Verde |
| - Pera | - Remolacha |
| - Pitajaya | - Zanahoria |
| - Piña | - Coliflor |
| - Fruta China | - Zuquini |

¹⁴⁰ Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos, Propuesta Comercial Proyecto Manta-Manaos, Agosto 2008, p 8

¹⁴¹ Ibid. p 10

¹⁴² Ibid. p 13

- Chirimoya
- Champiñones

Productos a Importar del Brasil

▣ Importación y Tránsito ¹⁴³

- | | |
|--|-----------------------------------|
| - Hojas de afeitar | - Teléfonos celulares |
| - Papeles para impresión de fotografías | - Concentrados para refrigerantes |
| - Rollos fotográficos | - Motocicletas |
| - Receptores/decodificadores de sistemas digitales | - Televisores |
| - Auto-radio | - Maquinas de afeitar |

2.3.3. Implementación de cadenas productivas para exportar a Brasil

Para que los productos estén aptos para la exportación, es necesario que el producto sea de alta calidad. En la provincia de Manabí, la agricultura es una actividad que se practica desde tiempos ancestrales, sin embargo se lo hace de manera artesanal. Razón por la cual es necesario implementar el programa de cadenas productivas para que se mejoren los procesos de producción, optimizando tiempo, recursos, y generando un producto de alta calidad. No se puede pretender abastecer de alimentos al exterior sin mejorar la tecnificación de los procesos de producción.

En este sentido el Consejo Provincial de Manabí, trabaja en conjunto con la Red Productiva USAID para el fortalecimiento de las cadenas de producción de Cebolla, Limón sutil, Maracuyá, Pimiento, Sandía, Tomate Riñón y Yuca en la Provincia de Manabí, para la exportación al mercado Brasileño vía multimodal Manta/Manaos, durante un periodo de 24 meses¹⁴⁴.

Los problemas a cuya solución se orienta el proyecto son¹⁴⁵:

¹⁴³ Ibid. p 14

¹⁴⁴ Agencia de Desarrollo de la Provincia de Manabí, "Programa de Desarrollo Agrícola para Implementación de las Cadenas Productivas de Cebolla, Limón Sutil, Maracuyá, Pimiento, Sandía, Tomate Riñón y Yuca para la exportación al Mercado Brasileño", septiembre 2009, p 1

¹⁴⁵ Id.

- Baja productividad de los cultivos de Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil, debido a: la mala preparación del suelo, inadecuada tecnología de siembra, la falta de una adecuada tecnología de control fitosanitario y labores culturales.
- Deficiente calidad de los productos, a causa del inadecuado manejo post cosecha.
- Bajos precios al productor de Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil, debido a que son comprados por intermediarios.
- Incipiente organización de los productores.
- Malas prácticas agrícolas lo que impide tener calidad de exportación.

El principal objetivo es mejorar las prácticas agrícolas en todas sus fases de los cultivos de Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil a fin de incrementar la productividad y calidad de los productos principalmente en las fincas de los pequeños y medianos, asociarlos de tal manera de orientar la comercialización al mercado Brasileño en su inicio¹⁴⁶.

Para medir los resultados de la efectividad del proyecto, el indicador será que a los 4 años de iniciado el Proyecto, 1500 pequeños productores de los Recintos pertenecientes a la Parroquia Río Chico, la Sequita, Calderón y San Plácido del Cantón Portoviejo; Cantón Tosagua, Cantón Bolívar, Cantón Chone, Cantón Jama, Cantón San Vicente, Cantón Jipijapa, Cantón Montecristi, Cantón Sucre, Cantón Paján, de la Provincia de Manabí; aumentan en 40% el promedio de rendimiento de sus fincas y efectúan al menos una venta directa de Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil a una empresa exportadora al mercado Brasileño por la ruta Manta Manaos.

A continuación en la tabla 14 se detallan los principales objetivos de la implementación del proceso de cadenas productivas, la metodología a seguirse, y los resultados esperados del mismo.

¹⁴⁶ Id.

TABLA 14
IMPLEMENTACIÓN CADENAS PRODUCTIVAS

Objetivos Específicos	Metodología	Productos-Resultados
1. Ampliar las plantaciones e implementar sistemas de cultivo con las mejores prácticas de preparación del suelo, tecnología apropiada de siembra, un control fitosanitario con tendencia a los orgánicos y labores culturales que impliquen prácticas sostenibles.	<p>La entidad ejecutora del Proyecto (Agencia de Desarrollo de la Provincia de Manabí) elabora la línea de base del Proyecto con el equipo multidisciplinario de las entidades CPM, AGROCALIDAD, MAGAP, ADPM, INIAP, APRI, CORPEI, APM, MUNICIPIOS, MIPRO, PROYECTO CARRIZAL CHONE.</p> <p>Se gestionan los recursos financieros necesarios en coordinación con los grupos meta para el levantamiento y validación de las cadenas de valor de los 7 productos.</p> <p>De su parte, el equipo de trabajo organiza a los beneficiarios para la participación en las actividades previstas.</p> <p>La propuesta debe incluir la preparación de un programa de Capacitación y otro de transferencia de tecnología para ser instrumentada por cada una de las instituciones participantes según su misión le corresponda.</p>	<p>Se han incorporado al proyecto de mejoramiento de las prácticas agrícolas de 7 productos para exportación al Brasil vía Manta Manaos.</p> <p>Más de 1500 productores, con capacidad de producir por lo menos 5 embarques por producto al mercado brasileño.</p> <p>Se han sembrado 1500 nuevas hectáreas con Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil con la aplicación de buenas prácticas.</p> <p>1.500 productores han conseguido la certificación orgánica de la producción, con un total de 5000 hectáreas.</p> <p>1500 productores han recibido capacitación en la aplicación de buenas prácticas a los cultivos de Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil y en el manejo orgánico del cultivo.</p>
2. Mejorar el manejo cosecha post cosecha aplicando prácticas que permitan cumplir requerimientos del mercado brasileño en un inicio.	<p>Las entidades participantes en el Proyecto (CPM, SESA, MAGAP, ADPM, INIAP, APRI, CORPEI, APM, MUNICIPIOS, MIC, PROYECTO CARRIZAL CHONE), en coordinación con los grupos asociados efectúan los procesos formales y contractuales requeridos.</p> <p>De su parte, las directivas de las organizaciones coordinan la participación activa de los socios en las actividades previstas (buenas prácticas cosecha y poscosecha).</p> <p>Se organiza el proceso de creación de la MYPIMES encargadas de la administración de los centros de acopio y empaque en lugares estratégicos de producción.</p> <p>La capacitación y asistencia técnica será instrumentada por la las MYPIMES creadas.</p>	<p>Se cuenta con un sistema organizacional de acopio así como una infraestructura de acopio, con áreas de recepción, clasificación lavado o limpieza, empacado, mantenimiento y despacho de la producción, así como de las oficinas de administración.</p> <p>1500 productores se han capacitado en el adecuado manejo de la cosecha y post cosecha.</p> <p>Se ha construido un centro de acopio piloto en Portoviejo que permite preparar embarques a Mercado Brasileño por la vía Multimodal Manta-Manaos</p>
3. Desarrollar un sistema de comercialización apropiado que permita mediante una red de centros de acopio ubicados estratégicamente a lo largo de la provincia, cumplir con volúmenes y calidad de los productos exportables (Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil).	<p>La estrategia de comercialización es elaborada y puesta en marcha por la MYPIME administradora del centro de acopio ubicado estratégicamente que de esta manera y al mismo tiempo, ésta pueda comercializar con el mercado Brasileño.</p> <p>La propuesta de capacitación y asistencia técnica es elaborada e instrumentada por la empresa comercializadora.</p>	<p>Se han conformado 5 MYPIMES de comercialización que administra el centro de acopio, y exporta al mercado Brasileño y gestiona los compromisos con los compradores.</p> <p>Se han desarrollado contactos de comercialización con compradores Brasileños.</p> <p>Se ha efectuado los primeros embarques al Brasil vía Manta</p>

		Manaos.
4. Fomentar el asociativismo empresarial	<p>El MAGAP, MIPRO Y LA CORPEI, PROYECTO CARRIZAL CHONE facilitan la consecución de acuerdos para la reconfiguración asociativa de las MYPIMES productoras.</p> <p>La nueva directiva de la Asociación organiza la elaboración y aplicación de la estrategia asociativa.</p>	<p>Se han renovado las organizaciones agrícolas con un total de por lo menos 1500 socios activos que han formalizado su pertenencia a la organización del respectivo sector.</p> <p>Las MYPIMES definen y aplican un plan de desarrollo asociativo.</p>
5. Establecer estándares de análisis de suelos, siembra, manejo cultural, aplicación fitosanitaria, cosecha, poscosecha y comercialización a la producción de Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil en la provincia de Manabí, con el fin de certificar origen	Mediante la preparación de presentaciones y prácticas de campo los miembros del equipo de trabajo realizan la capacitación y transferencia de tecnología a los productos, comerciantes, administradores y exportadores de los productos, en el conocimiento de las prácticas estandarizadas de cada una de las fases de la producción de Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil.	El 80% de las fincas que forman parte del proyecto realizan la aplicación de las buenas prácticas agrícola y exportan Yuca, Pimiento, Maracuyá, Sandía, Tomate Riñón, Cebolla, limón sutil al mercado brasileño por la vía Multimodal Manta Manaos.

Fuente: Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos, MICSE

Elaborado por: Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos, MICSE

Recopilado por: Diana Arguello Ruiz

El mejorar los procesos de producción y comercialización, reduciendo tiempos y costos, permite que nuestros productos sean más competitivos en la región. Lo que a su vez nos permite irnos especializando para mejorar también la oferta exportable, en términos de ofrecer productos de valor agregado y no solo materia prima. Estos procesos se dan activamente en Manabí, ya que las instituciones tienen directamente asignados actividades que contribuyan al desarrollo del proyecto Manta-Manaos, y la implementación de cadenas productivas, tiene como objetivo principal para mejorar y tecnificar los procesos de producción de los productos pilotos que se exportarán a Manaos-Brasil.

CAPITULO III

EL EJE MULTIMODAL MANTA-MANAOS Y EL DESARROLLO

3.1. Ruta y países implicados

3.1.1. Ruta completa

El eje multimodal es un proyecto de desarrollo de tráfico internacional entre el Puerto de Manta y Manaus – Brasil, es considerado un proyecto de comunicación terrestre, identificado como el “Corredor Interoceánico”¹⁴⁷. Este importante proyecto empezó a tomar fuerza el 14 de enero del 2002 cuando fueron llevados, en primera instancia y vía terrestre, 13 contenedores de Manta hasta Puerto Orellana y luego, vía fluvial, hasta el Puerto de Manaus en el Brasil. El objetivo del Proyecto Manta – Manaus es afianzar la ruta interoceánica Asia-Pacífico Andino-Brasil; es decir, traer carga de Asia a Manta, llevarla vía terrestre a Orellana y finalmente por el Amazonas llevar la mercadería a Manaus Brasil, que tal como se observa en el gráfico 21 le da la oportunidad a ese país de salir al Océano Pacífico ¹⁴⁸.

GRAFICO 21
EJE BIOCEANICO MULTIMODAL PACIFICO-ATLANTICO BRASIL
MANTA – MANAUS – BELÉM



Fuente: Autoridad Portuaria de Manta
Elaborado por: Autoridad Portuaria de Manta
Recopilado por: Diana Arguello

Existen diversos factores que demuestran que este corredor multimodal es competitivo en reducción de tiempo de transporte, como por ejemplo: del Puerto de Manta a Puerto Orellana, vía terrestre, se necesita para llegar sólo 48 horas,

¹⁴⁷ Autoridad Portuaria de Manta, Mega proyectos en Manabí, El Proyecto Manta-Manaos 26 de enero de 2010, <http://www.manabi.gov.ec/56-el-proyecto-manta-manaos.html>, acceso: 31 de octubre de 2010, 23h30

¹⁴⁸ Id.

tiempo en el cual se cubre la ruta de 800 kilómetros de longitud. De Puerto Orellana a Manaus en el Brasil, vía fluvial, se necesitan solo 10 días¹⁴⁹.

Este tiempo y beneficios presentados se contraponen con los 45 días que tienen que recorrer las embarcaciones cargueras que van a Brasil, ya que deben navegar por el Océano Pacífico, cruzar el Canal de Panamá y rodear el norte de América del Sur¹⁵⁰.

En la tabla 15 está descrita la Estructura del Proyecto, de acuerdo a la planificación elaborada por el Ministerio a cargo de la ejecución del proyecto en mención, que previamente era el Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos MICSE, y ahora es el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad.

**TABLA 15
ESTRUCTURA DEL PROYECTO**

Entidad ejecutora del proyecto	
Ministerio de Coordinación de Sectores Estratégicos, APM, MTOP, MCPEC	
Número de beneficiarios	
DIRECTOS: 1'000.000 hab. INDIRECTOS: 13'000.000 hab.	
Tiempo de ejecución	
Fecha de inicio	1 de julio 2009
Fecha Finalización	1 de dic-2014
Costo del Proyecto	
3.000 millones de USD aproximadamente durante los próximos 5 años.	
Fuente de Financiamiento del proyecto	
Estado ecuatoriano- Socios estratégicos para desarrollo de la infraestructura logística.	

Fuente: MICSE, Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos
Elaboración: MICSE, Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos
Recopilado por: Diana Arguello

Es importante destacar que para que el proyecto sea exitoso debe mantener un precio competitivo, brindar una conexión más directa y rápida con el afán de disminuir costos de transporte, por ello, Brasil busca una salida directa al

¹⁴⁹ Id.

¹⁵⁰ Id.

Pacífico, que le permita evadir el canal de Panamá e involucrar a la región amazónica en el comercio a gran escala¹⁵¹.

Dada la gran magnitud del proyecto, está dividido en 5 componentes principales:

1. Puerto de Manta
2. Aeropuerto de Manta
3. Vía terrestre
4. Vía fluvial
5. Comercio

Estos a su vez se dividen en diferentes subprocesos que son trabajados de manera separada, para al final lograr una integración de los mismos, cada uno a su vez tiene planteado un objetivo principal:¹⁵²

Subproceso 1: Búsqueda de Socios Estratégicos

- Objetivo: Identificar sectores para posibles asociaciones estratégicas de inversión y/u operación
- Niveles
 - Países o regiones
 - Redes empresariales
 - Compañías de carga de clase mundial

Subproceso 2: Modelación de mercados y comercio

- Objetivo; Construir un modelo econométrico que analice la viabilidad financiera y económica del proyecto

Subproceso 3: Desarrollo de Infraestructura

- Objetivo; Definir tipo de infraestructura y su implementación
 - Construcción de alternativas de ruta
 - Estaciones de transferencia
 - Sistema Portuario: Puerto de Manta , Puerto en Providencia
 - Sistema Aeroportuario Manta
 - Centros de acopio y bodegaje
 - Conectividad
 - Infraestructura para el turismo y recreación

¹⁵¹ Egúez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista, *Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos*, Quito, 17 de diciembre de 2009

¹⁵² Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos, Esquema del Proyecto Eje Multimodal-Amazónico EMA, julio 2009

Subproceso 4: Creación de Capacidades

- Objetivo; Definir capacidades mínimas y óptimas en recursos humanos y físicos para operar el EMA (Eje Multimodal Amazónico).
 - Determinación de brechas de conocimiento
 - Proyectos de Capacitación
 - Conocimiento en industrias estratégicas
 - Capacidad para proteger el medio ambiente, conocer y aprovechar la biodiversidad

Subproceso 5: Gestión de Operaciones

- Objetivo; Visualizar los procesos operativos claves del EMA
 - Gestión Portuaria: Marítima y Fluvial
 - Gestión Aeroportuaria
 - Gestión Aduanera y Tributaria
 - Institucionalidad

Subproceso 6: Integración Regional

- Objetivo; Identificar acuerdos binacionales y regionales que sirvan de soporte al proyecto, así como actores claves regionales con interés de apoyar al EMA

El proyecto unirá la ciudad de Manta (provincia ecuatoriana de Manabí) con la ciudad de Coca (provincia ecuatoriana de Orellana), por vía terrestre, continuando por el Río Napo hasta el Río Amazonas, en territorio peruano, para continuar hasta la ciudad de Manaus en Brasil, recorriendo así 578 km. por vía terrestre y 2.860 km. por vía fluvial. El recorrido por vía fluvial dentro del territorio ecuatoriano es de 260 km. hasta el Puerto Nuevo Roca Fuerte en la frontera con Perú¹⁵³.

Como se ha mejorado la infraestructura vial a nivel nacional, podría existir más de una ruta para llegar desde la provincia de Manabí a la Amazonía, sin embargo, se ha establecido que la ruta terrestre a ser empleada durante la SubEtapa A de la I Etapa será: Manta - Rocafuerte – Chone- El Carmen- Santo Domingo- Aloag – Pífo – Baeza – Lumbaqui - Lago Agrio – Shushufindi - Providencia (882Km). Durante los primeros tres años de la I Etapa se adecuará la siguiente ruta terrestre como solución definitiva para este componente multimodal:

¹⁵³ Gonzalo Varillas Cueto, asesor en Política y Legislación Ambiental de la Corporación de Gestión y Derecho Ambiental ECOLEX (Quito –Ecuador) e investigador del proyecto BICECA Quito, Ecuador | jueves, 21 de febrero de 2008, p 1

Manta- Portoviejo- El Rodeo-Calderón- Pichincha- Quevedo- La Mana-Saquisilí- Archidona-Narupa-Coca Providencia (776Km). El Terminal de Transferencia Fluvial estará ubicado en Providencia¹⁵⁴.

La navegación fluvial en la región amazónica es importante, ya que los ríos constituyen la vida misma de la región; la movilidad, la comunicación o el intercambio comercial, se los realiza a través de los ríos, por lo cual estos son imprescindibles y componente central de la identidad amazónica. La navegación fluvial es además el modo de transporte más conveniente para el objetivo de la preservación y la conservación ambiental en la Amazonía¹⁵⁵.

La navegación tiene un gran potencial futuro en el Eje del Amazonas, relacionándola a dos aspectos: primero a la capacidad de los ríos amazónicos de consolidarse como un factor clave en el proceso de integración, y segundo, su explotación como vías de comunicación eficientes en la provisión de bienes y servicios al interior de la propia región; entre los países que conforman el Eje, así como de estos hacia el resto del mundo y, particularmente hacia los de la Cuenca del Pacífico. Sin embargo, se demuestra que, en general, los actuales flujos comerciales son de alcance geográfico corto, destinados principalmente a satisfacer las demandas locales y a lo sumo nacionales. Lo que advierte sobre el hecho de que el posicionamiento del Eje como un corredor de conexión regional no encuentra, por el momento, fundamento real en el actual nivel de comercio intra-regional aunque si lo puede ser en el nivel internacional¹⁵⁶.

La cuenca Amazónica actualmente no cuenta con hidrovías si fueran acondicionados para tal propósito, implica el desarrollo e implementación de importantes obras de infraestructura tales como construcción de puertos y obras complementarias, dado que los ríos de la Amazonía mantienen características que hacen que la navegación sea difícil para embarcaciones de calado hondo en ciertos tramos por la falta de profundidad estacional o permanente; además no

¹⁵⁴ Id.

¹⁵⁵ MANCHENO Diego, PIEDRA Andrés, La Manta Manaos, Estudio económico regional, alcances, riesgos y potencialidades, Quito, Ecuador. 2008, p 25

¹⁵⁶ Id.

mantienen un curso estable, y presentan altos índices de sedimentación y acumulación de materiales que forman barreras naturales para la navegación¹⁵⁷.

Existe una evidente problemática respecto de sus flujos fluviales, refleja una situación de riesgo para la inversión con efectos económicos claros y que pueden traducirse en altos costos, que al transferirse al conjunto del sistema económico amazónico, podrían afectar de forma importante el análisis de costo-beneficio del proyecto¹⁵⁸, ya que el cauce de este río tiene como característica principal la formación permanente de islotes y bancos de arena debido a la presencia de sedimentos de minerales arrastrados a lo largo de su recorrido¹⁵⁹.

Para que la carga pueda navegar por el río Napo, es necesario realizar las adecuaciones sugeridas en el estudio de navegabilidad realizado por consultores del BID, que fue expuesto con anterioridad, en el capítulo 1¹⁶⁰. Es importante adecuar una hidrovía; faros de luz permanente, señalización, y sistemas gps de radio navegabilidad, para que las embarcaciones puedan navegar sin problema evitando los bancos de arena. Las hidrovías tienen menor impacto ambiental que las carreteras, sin embargo, es necesario controlar las embarcaciones que navegarán por ahí estableciendo estándares de tamaño, y el tipo de combustible que deben utilizar. En base al estudio de navegabilidad se puede determinar las necesidades y características que debe tener el puerto que se ubicaría en Providencia¹⁶¹.

3.1.2. Implicación de países vecinos

Al ser este un proyecto que propende la integración regional, indudablemente habrá países vecinos que estén involucrados. Ya sea como beneficiarios o porque mejorará la conectividad entre los mismos. De la misma manera, siempre los países están pendientes de lo que hacen sus vecinos

¹⁵⁷ Ibíd., p 25

¹⁵⁸ Id.

¹⁵⁹ Gonzalo Varillas Cueto, Op. Cit., p 1

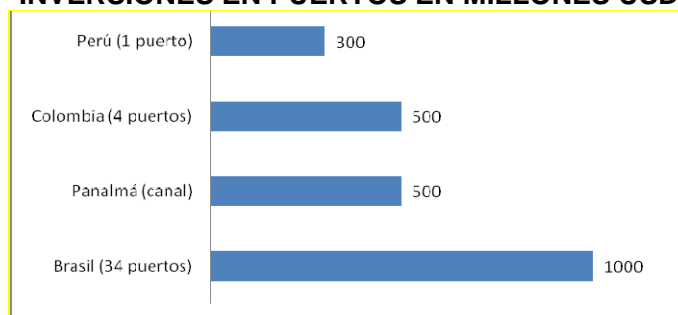
¹⁶⁰ Supra. p 13

¹⁶¹ Id.

regionales, para tratar de avanzar al mismo paso en base a las tendencias de desarrollo actuales. En ese sentido y al ver como los demás países se desarrollan en el sector logística, y realizan inversiones para mejorar su infraestructura, el Ecuador también empieza a trabajar en ello.

Los puertos de Latinoamérica se convierten en una de las fortalezas de la economía regional. Bajo esta premisa, las inversiones en infraestructura portuaria, ver gráfico 22, han despuntado con mayor intensidad en Colombia, Brasil, Chile y Perú. Chile, Colombia, Panamá y Perú han invertido USD 1380 millones, mientras que Brasil ha canalizado 1000 millones desde 1995 hasta la fecha. Son inversiones en la región que no se habían realizado desde hace más de 50 años, con esto la región se está igualando al ritmo que avanzan otros puertos en el mundo¹⁶².

GRÁFICO 22
INVERSIONES EN PUERTOS EN MILLONES USD



Fuente: El Comercio, 8 de julio de 2010
Elaborado por: Diana Arguello

En el transporte aéreo, Ecuador tiene una ventaja por su posición geográfica, que le permite ofrecer servicios que sean atractivos para los otros países. En América del Sur en el punto más saliente hacia el Pacífico está el Ecuador que es la puntilla de Santa Elena y como puerto del Pacífico: Manta. Esta ventaja geográfica hace que esté equidistante a los mercados de Colombia Centro América, San Diego, Los Ángeles y hacia el sur con Perú y Chile. Resultando así

¹⁶² Redacción Manta, sección Negocios- El Comercio, Millonarias inversiones en los Puertos, 8 de julio de 2010, p 6

en transporte aéreo un tiempo de viaje más corto en relación a otros países vecinos¹⁶³:

- | | |
|-----------------|---------------------------------------|
| • USA 4.5 h. | • Panamá 1.5 h. |
| • Bogotá 1h. | • Caracas 2h. |
| • Medellín 1.5h | • San José 2.5h |
| • Lima 2h. | • Mismo tiempo que costa Este de EEUU |
| • Santiago 4h. | |

En relación al transporte terrestre, existe una vía que va de Caracas a Manaos, otra de Sao Paulo a Manaos, el proyecto incorpora y da una salida expedita al Pacífico a las Regiones de Loreto (Perú) y Manaos (Brasil). En el Ecuador tenemos salida directa al Perú y Colombia, por lo que puede migrar a ser un eje de comunicación, con lo que se propenderá a tener una mayor conectividad en toda América del sur. Incluso para mandar productos ecuatorianos a Venezuela se podría usar la vía que conecta Manaos directamente con Caracas¹⁶⁴.

Perú por su cercanía con Brasil y su acceso al río Amazonas, también tiene esta idea de formar un corredor logístico, Corredor Lima – Pucallpa – Manaos, cuyo objetivo principal sería el Abastecimiento de alimentos a Manaos, y presentarse como un nuevo mercado competitivo y atractivo para la Amazonía central¹⁶⁵.

Una delegación de autoridades ecuatoriana, visitaron las ciudades de Sta. Clotilde e Iquitos (Perú), del 02 al 05 de julio del 2009, durante esta visita se reunieron con representantes de la Cámara de Comercio de Iquitos, quienes manifestaron que importan motos de Manaos, las cuales salen de Manaos al Atlántico, cruzan el canal de Panamá, llegan a Lima, de Lima pasan a la sierra, luego por el río Morona, luego al río Marañón y llegan a Iquitos, lo que representa un largo trayecto. Al momento no se da un intercambio fluvial de estas mercancías directamente desde Manaos, dado que no existen rutas, ni frecuencia de barcos.

¹⁶³ Asociación Internacional de Transporte Aéreo, *Distancia aérea internacional según principales ciudades*, Instituto Nacional de Estadísticas e Informática Perú, INEI, <http://www1.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/LIB0170/N88/iecqq014.htm>, acceso; 30 de septiembre de 2010, 23h30

¹⁶⁴ Informe MICSE, Eje Multimodal Manta Manaos, julio 2009

¹⁶⁵ VILLARAN, Susana, Concentración Descentralista, Corredores Amazónicos, 19 de mayo de 2009, p4

En la actualidad, llega un barco a Iquitos una vez al mes desde la ciudad de Manaus para sacar madera. Por esta razón ellos tienen interés en dinamizar esta ruta para que haya barcas que hagan más frecuencias y les sea posible realizar un intercambio comercial¹⁶⁶.

Este proyecto al mejorar la competitividad del Eje del Amazonas, es complementario a otros Ejes, como son el Andino, Guayanés, Brasileño-Boliviano, Peruano. A pesar de que Brasil comparte frontera con otros países, para ellos es incluso más difícil plasmar la idea de este corredor multimodal, para Colombia debido a que tiene problemas con la guerrilla en su salida a Brasil, para Perú la inversión sería más costosa y menos atractiva por la posición geográfica de su puerto, por lo que Ecuador debe competir y complementar la posibilidad de concretar este eje.

Dentro del marco de la IIRSA, en el gráfico 23 se pueden observar los seis grupos de proyectos en marcha para aprovechar la navegabilidad del río Amazonas en función del comercio, ya que de hecho es una de las vías que actualmente utilizan los habitantes de la región para comunicarse entre sí. La del Putumayo es una de las seis hidrovías de la IIRSA para la región amazónica; un estudio de la CAF resaltó la necesidad de maximizar las interconexiones entre las grandes cuencas suramericanas, que ocupan las dos terceras partes del subcontinente, se deduce que el transporte fluvial se presenta como uno de los más económicos, eficaces y con reducidos impactos medioambientales¹⁶⁷.

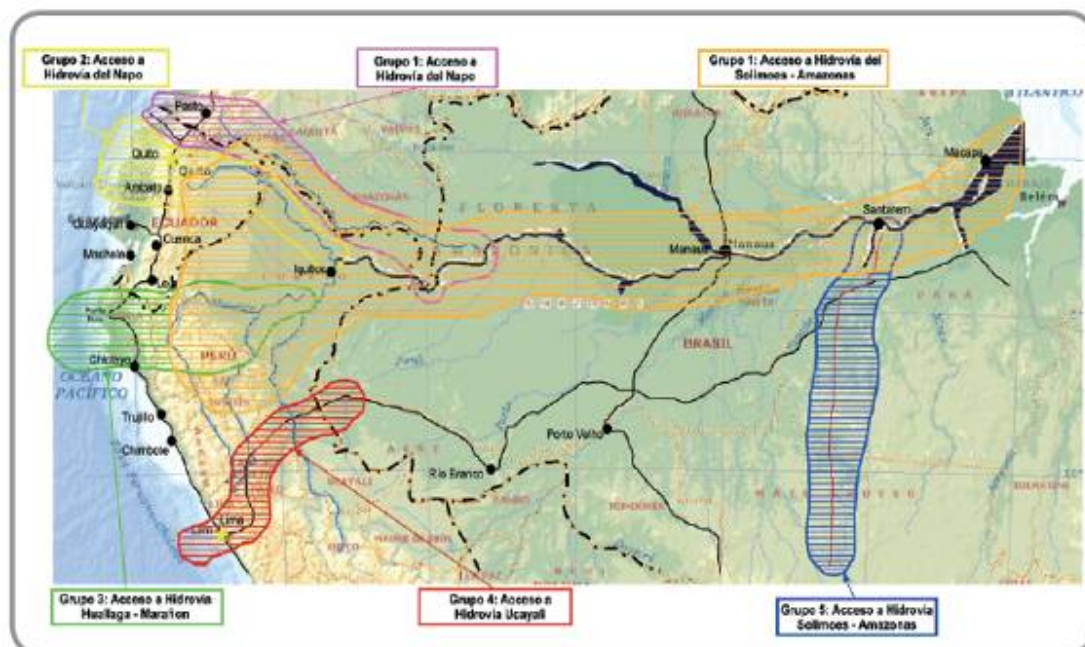
El objetivo es propiciar una mayor integración de la red de infraestructura de transporte de Colombia con Ecuador y Perú, promover el desarrollo socioeconómico del país en el sector norte de Ecuador y Perú, y mejorar el comercio entre los países de América del Sur¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Egüez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista, *Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos*, Quito, 17 de diciembre de 2009

¹⁶⁷ FLORES, Margarita, *SELVA ABIERTA*, Vía Pasto Mocoa e hidrovía del Putumayo, Expresiones en Colombia de la IIRSA, Dupligráficas Ltda., Bogotá-Colombia, diciembre 2007, p 84

¹⁶⁸ *Ibid.*, p 85

GRÁFICO 23
IIRSA EJE DEL AMAZONAS- SEIS GRUPOS DE
PROYECTOS PARA ABRIR LA AMAZONÍA



Fuente: IIRSA
 Elaborado por: IIRSA
 Recopilado por: Diana Arguello

En Colombia, la carretera Pasto-Mocoa, ver gráfico 24, es parte del Eje Amazonas de la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Suramericana – IIRSA, cuyo propósito es conectar los Océanos Atlántico y Pacífico a la altura del río Amazonas, mediante un sistema de vías terrestres y corredores fluviales entre los puertos brasileiros de Manaus, Belém do Pará y Macapá en el Océano Atlántico, y los puertos de Tumaco, Esmeraldas y Paita en el Pacífico colombiano, ecuatoriano y peruano. Al inicio estaba planteado que fuera puerto Esmeraldas, pero por las mejores condiciones técnicas que presenta, se escogió al puerto de Manta para el proyecto¹⁶⁹.

¹⁶⁹ Bank Information Center, BIC, Corredor Multimodal Pasto-Mocoa e Hidrovía del Putumayo, <http://www.bicusa.org/es/Project.10188.aspx>, acceso: 9 de enero de 2011, 12h30

GRÁFICO 24 CORREDOR MULTIMODAL TUMACO-PUERTO ASIS-BELEM DO PARÁ



Fuente: IIRSA
Elaborado por: IIRSA
Recopilado por: Diana Arguello

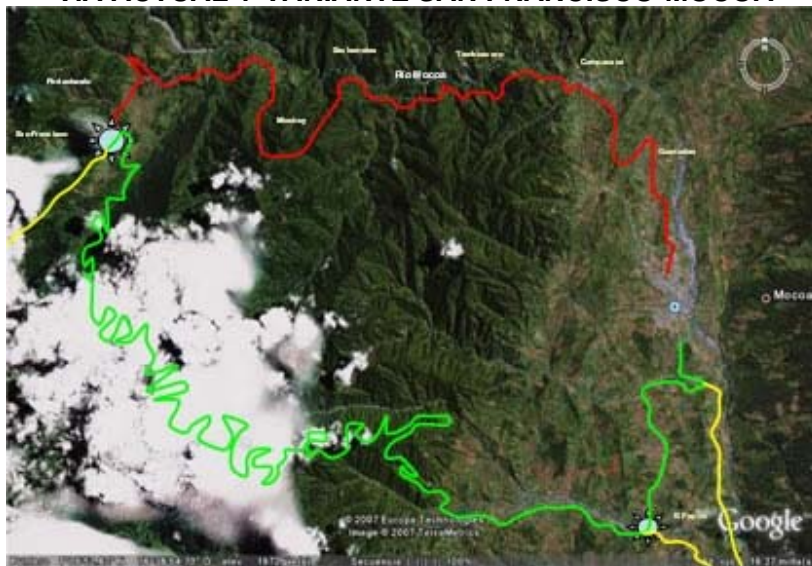
En particular, la carretera Pasto-Mocoa hace parte del corredor multimodal entre el puerto de Tumaco en el Pacífico colombiano y Belém do Pará en el Atlántico brasilero, el cual tiene los siguientes tramos¹⁷⁰:

- Tumaco-Pasto: inicia en el puerto de Tumaco y continúa por la llanura Pacífica hasta ascender a la cordillera de los Andes y llegar a la ciudad de Pasto, capital del departamento de Nariño
- Pasto-San Francisco: recorre el macizo colombiano en la cordillera de los Andes de oeste a este.
- San Francisco-Mocoa: desciende de los Andes hacia la llanura Amazónica hasta la ciudad de Mocoa, capital del departamento de Putumayo.
- Mocoa-Puerto Asís: recorrido por la llanura amazónica hasta Puerto Asís, sobre el río Putumayo.
- Hidrovía del Putumayo: desde Puerto Asís hasta su desembocadura en el río Amazonas en territorio brasilero.
- Hidrovía del Amazonas: hasta el puerto de Belém do Pará.

¹⁷⁰ Ibíd.

Todos estos tramos, a excepción de la vía San Francisco-Mocoa, requieren obras de mantenimiento, adecuación y ampliación, las cuales se adelantan actualmente por parte del Instituto Nacional de Vías – Invías, con recursos de la Nación. El tramo entre San Francisco y Mocoa requiere la construcción de una variante, la cual será financiada con recursos de crédito externo del Banco Interamericano de Desarrollo. El gráfico 25 muestra en color verde la vía actual entre San Francisco y Mocoa y en rojo el trazado propuesto para la variante. La variante, de aproximadamente 45 kilómetros de longitud, será casi 30 kilómetros más corta que la vía actual y tendrá un mejor diseño geométrico (menor pendiente y mayores radios de curvatura) y una mayor anchura, lo que facilitará el tránsito de vehículos pesados por esta vía. La vía actual, construida en los años 1930s en un terreno muy escarpado y con un inadecuado diseño de ingeniería, es de las de mayores índices de accidentalidad en el país¹⁷¹.

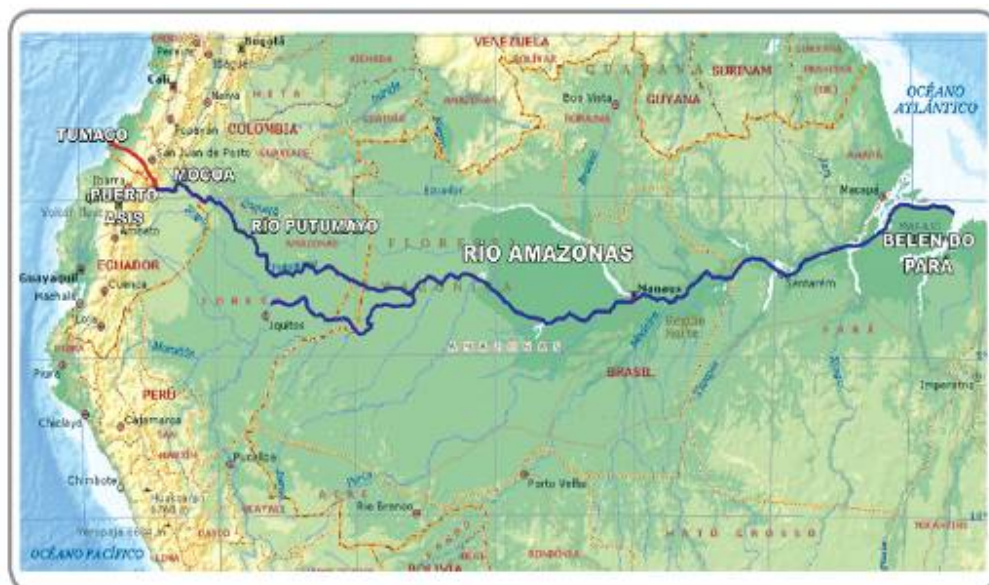
GRÁFICO 25
VÍA ACTUAL Y VARIANTE SAN FRANCISCO-MOCHOA



Fuente: Google earth
Elaborado por: IIRSA
Recopilado por: Diana Arguello

¹⁷¹ Ibid.

GRÁFICO 26
EJE AMAZONAS: PUERTO TUMACO- BELEM DO PARÁ



Fuente: IIRSA
Elaborado por: IIRSA
Recopilado por: Diana Arguello

Una parte importante del corredor multimodal del Amazonas es la hidrovía del río Putumayo, ver gráfico 26, uno de los afluentes del río Amazonas. El Putumayo es transitable por embarcaciones en casi toda su trayectoria, excepcionalmente en el verano su caudal descende, dificultando su navegabilidad. El Corredor incluye el tramo de río desde Puerto Asís hasta su desembocadura en San Antonio de Ica, Brasil, con longitud de 1.927 Km. de los cuales 347 Km. corresponden a territorio Brasileiro. El río Putumayo presenta problemas de navegabilidad en aguas bajas, entre Puerto Asís y Puerto Ospina, agravándose en los últimos años debido a la deforestación de la cuenca alta del río. La inseguridad y la falta de destronque en los pasos críticos han sido la causa de la disminución del transporte de carga por el río¹⁷².

Este proyecto llamado “un camino verde hacia la paz”, tardaría 10 años en finalizarse y facilitar el tránsito de personas y mercancías de origen regional, nacional e internacional. El departamento del Putumayo se encuentra ubicado en el sur de Colombia, en límites con Ecuador y Perú.

¹⁷² FLORES, Margarita, Op. Cit., p 83

La presencia guerrillera en el Putumayo se inicia desde los años setenta y ochenta, y tuvo su pico más alto a finales de siglo con acciones armadas a lo largo del territorio, situándose en el piedemonte, y manteniendo una guerra permanente con los grupos de auto defensas que comenzaron a entrar en combate abierto en varias zonas, disputándose el control del río Putumayo, se asegura que las partes bajas están en poder de las autodefensas¹⁷³.

Debido a la presencia militar del Estado, de grupos insurgentes y paramilitares, se ha determinado desde tiempo atrás una dinámica de guerra. Según pobladores entrevistados, la implementación de estos megaproyectos implica la militarización de los territorios. Esto es aún más complejo en la zona de frontera, por la presencia histórica de la guerrilla, lo que aumenta los riesgos para la población civil. Por obvias razones, las personas deben soportar requisas, retenes, seguimientos, restricciones y posibles violaciones de sus derechos, pues la lógica de la seguridad democrática, que es la actual política gubernamental, estas medidas de control garantizan la protección de la infraestructura y de los inversionistas en detrimento de los derechos de la población¹⁷⁴.

Los componentes militares, y la presencia de cultivos de uso ilícito que se presentan en la zona, complican la realización de obras en la región y frente a estos hechos solo queda esperar que las nuevas carreteras no estimulen la guerra de grupos armados, y más bien sean una opción para llegar a un progreso que neutralice las posibilidades de conflicto en la región¹⁷⁵.

En cuanto a la ruta peruana, el Perú no solo tiene acceso a Brasil por vía fluvial a través del río Napo, sino que también tiene vías de comunicación terrestre. Perú y Brasil acordaron “dejar en marcha o terminada” una tercera vía interoceánica que una ambos países, la cual iría desde Lima y el centro del país

¹⁷³ *Ibíd.*, p 102

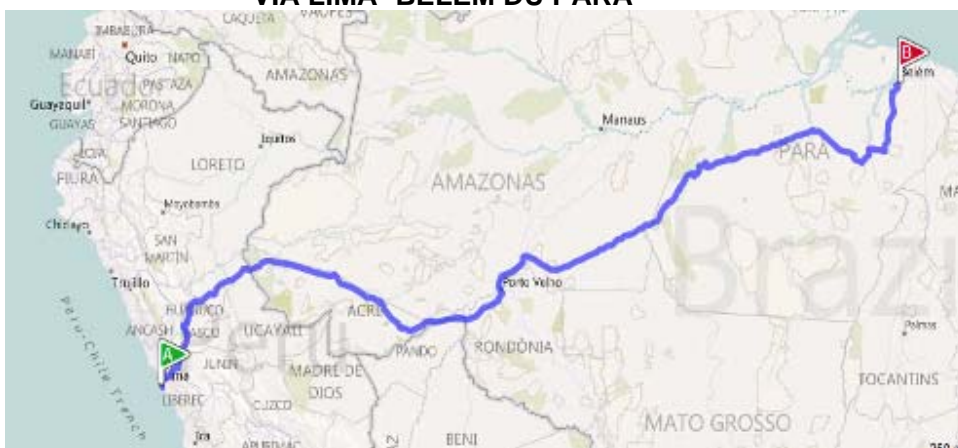
¹⁷⁴ *Ibíd.*, 137

¹⁷⁵ *Ibíd.*, 105

hacia Cruzeiro do Sul, en el estado brasileño de Acre, según declaraciones del presidente Alan García Pérez¹⁷⁶.

La vía en mención unirá Lima, Huánuco, Tingo María y Pucallpa hasta el punto Sheshea, en la frontera con Brasil, y de allí los brasileños ejecutarán una carreteada hacia Cruzeiro do Sul, ver gráfico 27. Actualmente en el sur hay en ejecución 2,500 Km de carretera interoceánica, que desde los puertos de San Juan de Marcona, de Matarani y de Ilo conducirán a la ciudad de Iñampari (Madre de Dios) y de allí hacia Porto Belo en Brasil¹⁷⁷.

GRÁFICO 27
VIA LIMA- BELEM DU PARÁ



4452.411 km, 44 hr 53 m

Fuente: bitmaps

Elaborado por: bitmaps

Recopilado por: Diana Arguello

Con la mencionada tercera vía la producción agrícola, ganadera y manufacturera del centro del país podrá trasladarse hacia Pucallpa y de ahí a Cruzeiro do Sul, mediante una carretera de 250 Km, de los cuales al Perú le corresponde ejecutar 120 Km y a Brasil el resto. Este anuncio significa la vinculación de todo el punto central del país con el Brasil por una vía de fácil

¹⁷⁶ Gestión, El diario de economía y negocios del Perú, Perú y Brasil realizarán una tercera vía Interoceánica, <http://gestion.pe/noticia/380632/peru-brasil-realizaran-tercera-via-interoceanica>, acceso: viernes 7 de enero de 2011, 21h30

¹⁷⁷ Id.

acceso y rápida. En conferencia de prensa, el mandatario Alan García, indicó que entre los 4,906 Km de carretera asfaltada ejecutada hasta el momento en su gestión, y los 7,800 Km adicionales que se construirán próximamente, se construirá en total 12 mil Km de vías asfaltadas a lo largo del país¹⁷⁸.

GRÁFICO 28
VÍA PUERTO DE PAITA- BELEM DU PARÁ



4963.216 km, 50 hr 7 min

Fuente: bitmaps

Elaborado por: bitmaps

Recopilado por: Diana Arguello

El Puerto peruano de Paita, está concesionado desde el año 2009 a la empresa Terminales Portuarios Euroandinos. Durante los próximos años, TPE iniciara las obras de construcción y posterior operación del Nuevo Terminal de Contenedores provisto de equipos e infraestructura moderna, posicionando al puerto de Paita como uno de los principales puntos de desarrollo de comercio exterior de la región¹⁷⁹, éste también cuenta con una carretera que le permite llegar por vía terrestre a Belém, Brasil, ver gráfico 28.

El terminal actual consiste de un muelle espigón de unos 365 metros de longitud y 36 metros de ancho, además de una zona portuaria adyacente en tierra

¹⁷⁸ Id.

¹⁷⁹ Terminales Portuarios Euroandinos, Puerto de Paita, <http://www.puertopaita.com/>, acceso 8 de enero de 2011, 16h39

para el almacenamiento temporal de carga y otras actividades portuarias. La tabla 16 muestra los amarraderos que posee el muelle¹⁸⁰:

TABLA 16
AMARRADEROS MUELLE PUERTO PAITA

Amarradero	Longitud	Profundidad
1A	200 metros	10 metros
1B	200 metros	10 metros
1C	165 metros	7.6 metros
1D	165 metros	8.8 metros
Lancha de Vigilancia "Piquero"		

Fuente: Puerto Paita.com

Elaborado por: Terminales Portuarios Euroandinos

Recopilado por: Diana Arguello

En cuanto al puerto de Callao el Ministerio de Economía y Finanzas Peruano (MEF) autorizó la transferencia de 100 millones 774,041 nuevos soles a favor de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) para la ejecución del proyecto de mejoramiento y ampliación de la Boca de Entrada al Terminal Portuario del Callao. El presidente de la APN, Frank Boyle, explicó que este proyecto tiene como objetivo habilitar al puerto del Callao para recibir naves de hasta 330 metros de longitud y con un calado de 16 metros. Esto llevaría a que el puerto del Callao se convierta en el puerto de la costa sudamericana del Océano Pacífico con mayor calado pues los demás puertos sólo llegan a 14 metros¹⁸¹.

Según la Agencia Andina, se van a realizar las siguientes adecuaciones: la bocana se va a recortar y se va a hacer un nuevo diseño en el molón norte del puerto en 100 metros y el molón sur en 200 metros. Ello permitirá que las naves Post Panamax puedan transitar sin ninguna limitación ni peligro para la navegación en su ingreso y salida del puerto del Callao. Los trabajos se empezaron desde junio de 2010, y tiene una fecha estimada de culminación en el año 2011. El gráfico 26 muestra la vía transoceánica.

¹⁸⁰ Id.

¹⁸¹ Red del Grupo RPP, MEF autoriza fondo para ampliación de entrada de puerto del Callao, http://www.rpp.com.pe/2010-06-25-mef-autoriza-fondo-para-ampliacion-de-entrada-de-puerto-del-callao-noticia_275181.html, noticia del 25 de Junio del 2010, acceso: 11 de Enero de 2011, 22h30

TABLA 17
COMPARACIÓN PUERTOS PERÚ-ECUADOR

	PUERTO	CALADO	CONCESIÓN EXTRANJERA	ADMINISTRACIÓN
PERÚ	Paita	10 mts	Terminales Portuarios Euroandinos	
	Callao	11 mts		Autoridad Portuaria Nacional (APN), proyección de aumento a 16mts de calado
ECUADOR	Manta	12-13 mts		Autoridad Portuaria de Manta (APM)

Fuente: APM, APN, TPE
Elaborado por: Diana Arguello

En función de la tabla 17, se aprecia que Perú es un actor que le obliga al Ecuador a ser más competitivo, debido a que presenta ciertas ventajas; el Puerto de Paita está concesionado al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), conformado por las empresas Tertir Terminais de Portugal junto a Cosmos y Translei, ambas de Perú, oferta que compitió contra el consorcio APM Terminals Paita, integrado por las empresas APM Terminal de Holanda y Uniport de Perú¹⁸². Lo que demuestra el claro interés de empresas europeas de invertir en el país vecino.

Con la inversión que el Estado está haciendo en el puerto de Callao, misma que busca convertirlo en un puerto con 16 mts de calado, que de ser así, lo convertiría en el puerto de mayor calado de la región. Adicionalmente, poseen la carretera interoceánica de gran magnitud, que les permite llegar por vía terrestre hasta Belem du Pará en Brasil, sin dejar de lado que también tienen acceso por vía fluvial a través del río Napo, el mismo canal que el Ecuador utiliza para poder acceder a Brasil. De manera que en cuestión de inversión logística, en Ecuador se han realizado inversiones, pero es necesario seguir invirtiendo hasta estar en condiciones de competir en iguales o mejores condiciones.

¹⁸² ANDINA, Agencia Peruana de noticias, Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos se adjudica buena pro de concesión de puerto de Paita (ampliación), <http://www.andina.com.pe/espanol/Noticia.aspx?id=sas6/stZv3A=>, acceso 14 de Enero de 2011, 22h30

3.2. Brasil

3.2.1. Mercado Brasileño

Brasil es un mercado atractivo debido a que actualmente es la mayor economía de Latinoamérica, la segunda de toda América y la octava a nivel mundial, según el Banco Mundial. Con un PBI (Producto Bruto Interno) en valor de paridad de poder adquisitivo PPA de \$2.139.237 millones de dólares en 2008. De un total de 192 países analizados por su PIB, Brasil se ubicó en el puesto 8 con 1, 571,979¹⁸³.

En relación al número de habitantes, como se aprecia en la tabla 18, en el ranking a nivel mundial, Brasil ocupa el número 5, lo que quiere decir que tiene una gran densidad poblacional, que representa el 2,8% de la población mundial. Es decir, existe un gran mercado al que vale la pena apuntar, son 21 millones de habitantes en Brasil y 30 millones en Amazonía, para productos nacionales, productos potenciales, calificados, y por calificar¹⁸⁴.

TABLA 18
PAÍSES CLASIFICADOS POR NÚMERO DE HABITANTES

Rank	País	Población
1	China	1.333.430.000
2	India	1.181.141.000
3	EEUU	311.733.000
4	Indonesia	244.291.000
		202.267.000
5	Brasil	2,8% de la población mundial

Fuente: CIA-The World Factbook
Elaborado por: Diana Arguello

Brasil es un país cuyas industrias presentan un gran desarrollo, si bien es un productor de materias primas, también elabora productos manufacturados, entre ellos equipos militares, televisores, celulares, computadoras, automóviles y aviones. En la tabla 19 se detallan los principales productos exportados, entre los

¹⁸³ Banco Mundial, Datos estadísticos, PIB 2009,

<http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GDP.pdf>, acceso: 27 de septiembre de 2010, 19h40

¹⁸⁴ Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos, MICSE, Estudio potencialidad Eje Multimodal Manta Manaos, julio 2009

cuales podemos encontrar productos de gran valor agregado como material de transporte, productos metalúrgicos, maquinaria y equipos, aparatos electrónicos, entre otros.

TABLA19
PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS
2009 - US\$ Milhões / US\$ Millones / US\$ Millions

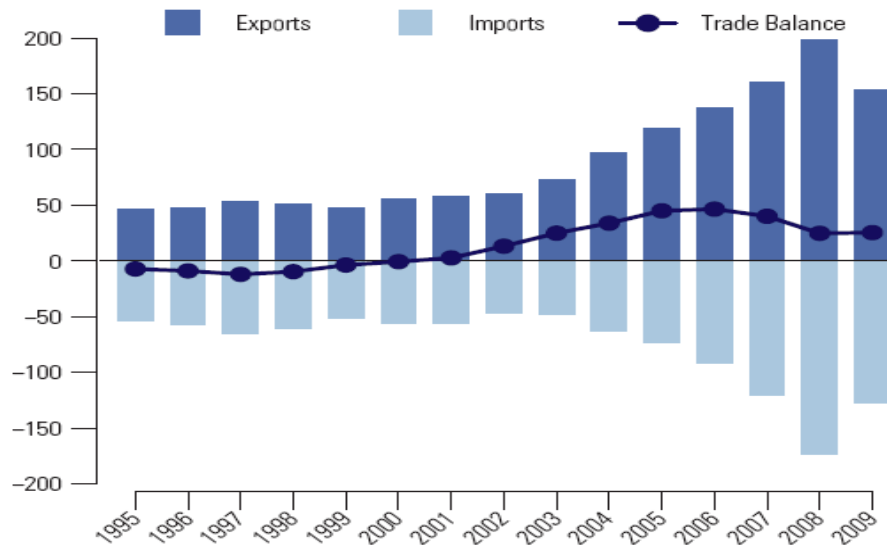
	Valor Value	Δ % 2009/08	Part % % Share
1 – Complexo Soja / Soja y Derivados / Soybeans and its Products	17.251	-4,1	11,3
2 – Material de Transporte / Transport Material	16.160	-40,2	10,6
3 – Petróleo e Combustíveis / Petróleo y Combustibles / Oil and Fuel	14.947	-35,1	9,8
4 – Minérios / Minérios / Ores	14.453	-22,8	9,4
5 – Carnes / Meats	11.471	-19,7	7,5
6 – Produtos Metalúrgicos / Productos Metalúrgicos / Metallurgic Products	11.104	-42,8	7,3
7 – Químicos / Chemicals	10.877	-11,0	7,1
8 – Açúcar e Etanol / Azúcar y Etanol / Sugar & Ethanol	9.716	23,4	6,4
9 – Máqs. e Equipamentos / Máqs. y Aparatos / Machines & Equipments	6.256	-35,3	4,1
10 – Papel e Celulose / Papel y Celulosa / Paper & Pulp	5.001	-14,3	3,3
11 – Equipamentos Elétricos / Aparatos Eléctricos / Electrical Equipment	4.964	-23,6	3,2
12 – Complexo Café / Café y Derivados / Coffee and its Products	4.251	-10,2	2,8
13 – Fumo e Sucedâneos / Tabaco y Derivados / Tobacco and its Products	3.046	10,7	2,0
14 – Calçados e Couro / Calzados y Cuero / Footwear & Leather	2.764	-32,0	1,8
15 – Têxteis / Textiles	1.895	-21,8	1,2

Fuente: SECEX/MDIC
Elaborado por: SECEX/MDIC
Recopilado por: Diana Arguello

En cuanto a su balanza comercial, como se aprecia en el gráfico 29, en el año 2001 empezó a tener una balanza comercial favorable, con tendencia al alza, con un ligero descenso en el 2007 que se agudiza en el 2008 con la crisis económica mundial, pero en el 2009 se mantiene, y experimenta una ligera recuperación. Se aprecia también el continuo aumento del volumen de las exportaciones, casi a la par que el de las importaciones. En el ranking de los principales países importadores del mundo, Brasil se ubica en el puesto 24, y en el de los principales exportadores mundiales se ubica en el puesto 22, según datos de la Organización Mundial de Comercio OMC¹⁸⁵.

¹⁸⁵ Ministerio De Desarrollo, Industria y Comercio Exterior-Brasil, Balanza Comercial Brasileña- Datos Consolidados, http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1275505327.pdf, p. 4, acceso: 01 de noviembre de 2010, 10h30

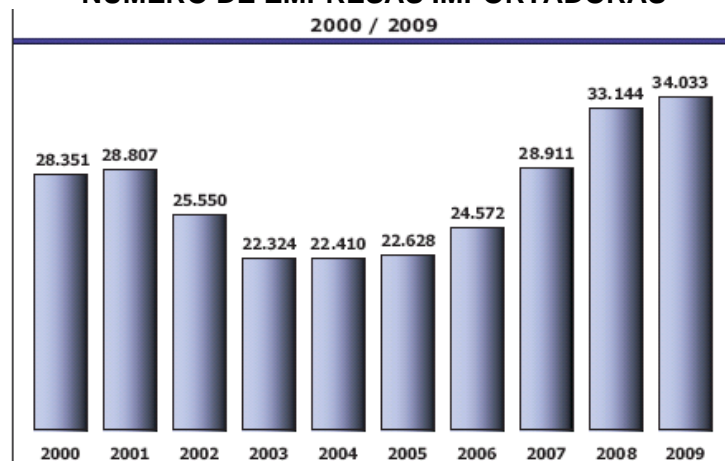
GRAFICO 29
TOTAL DE EXPORTACIONES, IMPORTACIONES Y BALANZA
COMERCIAL- BILLONES USD POR AÑO



Fuente: UN Comtrade
 Elaborado por: UN Comtrade
 Recopilado por: Diana Arguello

En el gráfico 30 vemos el número creciente de empresas importadoras de Brasil, las cuales han tenido una tendencia creciente desde el año 2005, y este crecimiento es proporcional al crecimiento de la población y de la industria.

GRAFICO 30
NUMERO DE EMPRESAS IMPORTADORAS



Fuente: SECEX/ MDIC
 Elaborado por: SECEX/ MDIC
 Recopilado por: Diana Arguello

Así como a nivel internacional tiene relevancia el mercado brasileño, mucho más a nivel regional, como se puede observar en la tabla 20, el total de las importaciones en América del Sur en el año 2006 ascendió aproximadamente a los

USD 70 mil millones. Una lectura horizontal da cuenta de la importancia importadora de cada país; Brasil y Argentina obviamente son los países que más importan con una participación del 40% sobre el total, mientras que una lectura vertical del cuadro, puede interpretarse como la importancia del país como abastecedor de productos a sus pares regionales. Nuevamente Argentina y Brasil en su conjunto ofrecen algo más del 60% de las importaciones que realizan los países de la región, con el 24,5% y el 36,6% respectivamente¹⁸⁶.

TABLA 20
IMPORTACIONES DE LOS PAÍSES SUDAMERICANOS EN LA REGIÓN

De\Desde	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Perú	Bolivia	Uruguay	Venezuela	Total	Importaciones en la región
Argentina		322.613	11.750.074	599.381	55.953	71.508	51.737	505.173	301.142	24.755	13.682.336	19,6%
Bolivia	447.298		576.300	235.187	63.880	9.751	189.417	23.726	6.303	56.635	1.608.496	2,3%
Brazil	8.053.648	1.448.379		2.881.855	247.903	30.393	788.140	295.904	618.224	591.621	14.956.068	21,4%
Chile	4.477.672	58.072	4.230.484		362.895	606.844	1.426.526	181.094	175.790	202.034	11.721.411	16,8%
Colombia	585.828	117.191	1.884.885	512.283		696.929	517.428	15.073	31.386	1.497.616	5.858.618	8,4%
Ecuador	415.739	5.564	883.961	490.547	1.546.543		347.253	8.800	61.899	430.311	4.190.617	6,0%
Peru	802.374	119.085	1.597.224	863.985	950.688	1.092.107		130.073	31.001	544.911	6.131.450	8,8%
Paraguay	761.991	27.828	1.115.204	77.216	3.303	646	1.150		62.092	149.112	2.198.543	3,1%
Uruguay	1.078.548	1.354	1.077.865	71.199	3.032	3.972	6.921	25.853		599.459	2.868.202	4,1%
Venezuela	505.129	251.570	2.456.601	405.305	2.420.699	204.797	293.227	57.108	55.460		6.649.896	9,5%
Total	17.128.227	2.351.658	25.572.598	6.136.959	5.654.896	2.716.947	3.621.799	1.242.803	1.343.296	4.096.454	69.865.637	
Exportaciones en la región	24,5%	3,4%	36,6%	8,8%	8,1%	3,9%	5,2%	1,8%	1,9%	5,9%		

Fuente: La Manta Manaos- Estudio económico regional, alcances, riesgos y potencialidades

Elaborado por: Grupo Faro

Recopilado por: Diana Arguello

En la tabla 21 se presenta la misma información, pero en forma exclusiva para los países comprendidos en el Eje Amazonas. La importancia general del comercio cae de manera significativa a USD 13 mil millones; aunque la importancia del Brasil se mantiene al ser el país que explica el 20% de las importaciones de este grupo de países; y, se convierte en el abastecedor del 41% de las importaciones que el resto de países del Eje¹⁸⁷.

¹⁸⁶ MANCHENO Diego, PIEDRA Andrés, Op. Cit., p 13

¹⁸⁷ Id.

TABLA 21
IMPORTACIONES DE LOS PAÍSES DEL EJE DEL AMAZONAS EN EL EJE

De\Desde	Brasil	Colombia	Ecuador	Perú	Total	Importaciones en el Eje
Brasil		247.903	30.393	788.140	1.066.436	10,1%
Colombia	1.884.885		696.929	517.428	3.099.242	29,3%
Ecuador	883.961	1.546.543		347.253	2.777.757	26,2%
Perú	1.597.224	950.688	1.092.107		3.640.020	34,4%
Total	4.366.070	2.745.134	1.819.429	1.652.821	10.583.454	
Exportaciones en el Eje	41,3%	25,9%	17,2%	15,6%		

Fuente: La Manta Manaos- Estudio económico regional, alcances, riesgos y potencialidades
Elaborado por: Grupo Faro
Recopilado por: Diana Arguello

Ahora bien, la relevancia de este volumen de comercio debe establecerse no solamente en relación con el peso del comercio al interior del conjunto de países del Eje, sino además, en relación con su peso sobre el comercio nacional. Así por ejemplo, para el caso del Ecuador; si se relacionan los datos de la misma tabla con las importaciones y exportaciones totales de este país se puede observar una importancia relativa de los países que conforman el Eje sobre el 16% de sus exportaciones y el 25% de sus importaciones¹⁸⁸.

A nivel internacional, como lo muestra la tabla 22, por mercados de destino, se destacan las ventas para Asia. Las ventas aumentaron 5,3%, colocando la región en la primera posición de mercado comprador de productos brasileños en 2009, superando Unión Europea y Latinoamérica y Caribe¹⁸⁹.

¹⁸⁸ Ibíd. p 37

¹⁸⁹ Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil, Panorama de Comercio Exterior Brasileño 2009, http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1275505327.pdf, acceso: 31 de agosto de 2010, 21h30

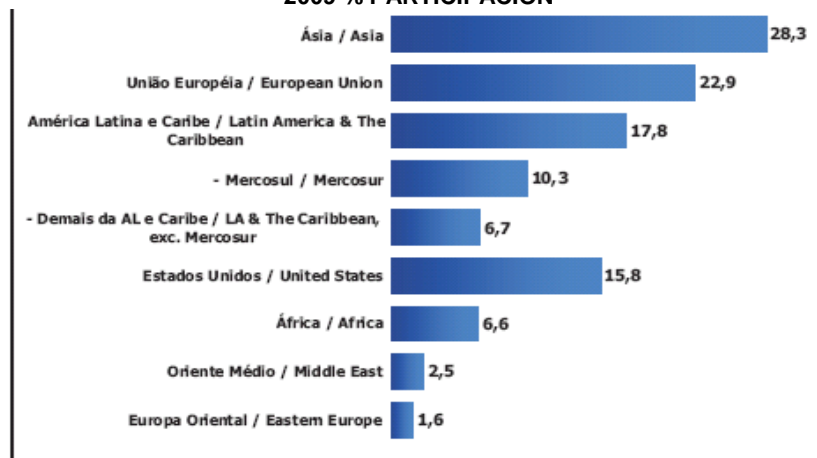
TABLA 22
PRINCIPALES PAÍSES PROVEEDORES DE BRASIL

2009 – US\$ Milhões / US\$ Millones / US\$ Millions			
	Valor Value	Δ% 2009/08	Part % % Share
1 – Estados Unidos / United States	20.183	-21,8	15,8
2 – China	15.911	-20,6	12,5
3 – Argentina	11.281	-14,9	8,8
4 – Alemanha / Alemania / Germany	9.866	-18,0	7,7
5 – Japão / Japón / Japan	5.368	-21,1	4,2
6 – Coréia do Sul / Corea del Sur / South Korea	4.818	-11,0	3,8
7 – Nigéria / Nigeria	4.760	-29,0	3,7
8 – Itália / Italia / Italy	3.664	-20,6	2,9
9 – França / Francia / France	3.615	-22,7	2,8
10 – México / Mexico	2.783	-10,9	2,2
11 – Chile	2.616	-33,8	2,0
12 – Taiwan	2.413	-31,8	1,9
13 – Reino Unido / United Kingdom	2.408	-5,6	1,9
14 – Índia / India	2.191	-38,5	1,7
15 – Suíça / Suiza / Switzerland	2.060	-8,8	1,6

Fuente: SECEX/ MDIC
Elaborado por: SECEX/ MDIC
Recopilado por: Diana Arguello

De igual manera en cuanto a los principales proveedores de Brasil, en el gráfico 31 se ve, que en primer lugar y ocupando un 28,3%, se encuentra el continente Asiático, seguido de la Unión Europea con un 22,9%. Es por estas razones que se visualiza un negocio potencial en brindar servicios de logística internacional, dado el volumen de comercio que existe con el continente asiático, y específicamente para Manaus, existe un flujo de 30.000 toneladas/año de insumos de alto valor para el Polo Industrial de Manaus (PIM) procedentes de Asia por vía aérea, todos con escala en Miami; y 250.000 toneladas/año de insumos para el Polo Industrial de Manaus, procedentes de América del Norte y Asia (20.000 TEU), marítimo-fluvial.

GRÁFICO 31
PRINCIPALES MERCADOS PROVEEDORES DE BRASIL
2009 % PARTICIPACIÓN



Fuente: SECEX/ MDIC
 Elaborado por: SECEX/ MDIC
 Recopilado por: Diana Arguello

El papel de Ecuador en este gran objetivo de acercar los mercados de Asia a América del Sur, es el de facilitar la actividad logística, quiere decir que nuestro sistema portuario, aeroportuario, transporte terrestre fluvial, etc, debe ser atractivo a los compradores y vendedores de manaos y Asia, ofreciendo una reducción en costos y en tiempo. Al momento el polo industrial de manaos utiliza una ruta, que es Asia, EEUU, Long Beach, de ahí llega por vía terrestre a Miami, y vía aérea a manaos. Esa es una operación que les cuesta más y demora más tiempo¹⁹⁰.

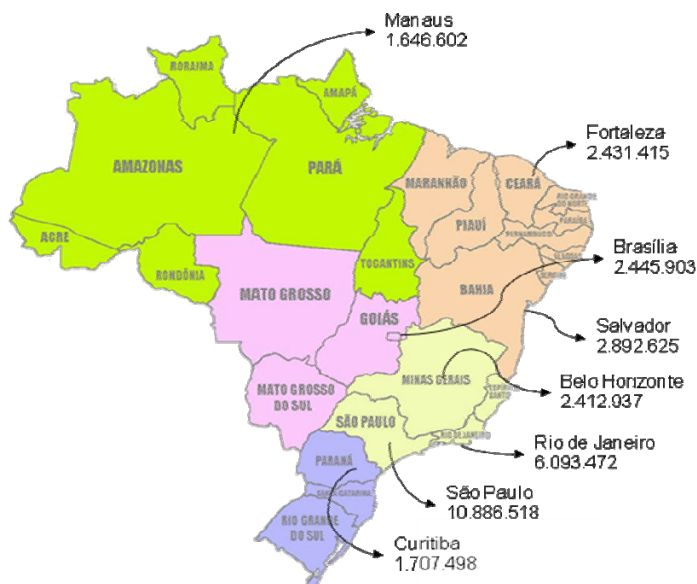
3.2.2. Zona Franca de Manaos

Manaos es la ciudad capital del Estado de Amazonas y es el centro consumidor más importante de la Amazonía Occidental. Sus actividades industriales determinan que la ciudad concentre la mitad de la población del Estado, ver gráfico 32, el 95% de la recaudación tributaria y que el Amazonas contribuya con más del 50% del total de los tributos federales recaudados en el norte del país. Las demás ciudades del Estado de Amazonas presentan población y economía diminutas en relación a la ciudad capital del Estado. Esas ciudades

¹⁹⁰ Egüez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista, *Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos*, Quito, 17 de diciembre de 2009

son pequeños centros que sobreviven de la actividad forestal y gravitan económica y políticamente alrededor de la ciudad capital¹⁹¹.

GRAFICO 32
CIUDADES MÁS POBLADAS DE BRASIL



Fuente: AGROPEC Pesquisa, Extensão e Consultoria
Elaborado por: Regina Sugayama

La Zona Franca de Manaus (ZFM), tanto en su concepto como en su localización y funcionamiento, presenta aspectos bastante diferentes de aquellos encontrados en las demás zonas francas del mundo. Mientras las Zonas Francas en todo el mundo son áreas cercadas y sin población fija, en cuyo interior las operaciones de importación y exportación se conducen en régimen de amplia libertad y fuera del sistema administrativo, cambiario y aduanero que prevalecen para el resto del territorio aduanero del país en que están instaladas, la Zona Franca de Manaus es un área física de 10.000 km², cercada únicamente por las barreras naturales de la selva amazónica y que abarca la totalidad de la ciudad de Manaus, obviamente, incluyendo toda su población¹⁹².

¹⁹¹ Departamento de Promoción Económica ALADI, Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaus y su área de influencia (Segunda fase), Publicación No. 13/02, p.15

¹⁹² Ibíd. p 17

La Zona Franca de Manaus es administrada por la entidad estatal federal denominada Superintendencia de la Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), cuya jurisdicción se extiende a toda la Amazonía Occidental brasileña, compuesta por los Estados de Amazonas, Acre, Rondonia y Roraima más el Estado de Amapá, que se sitúa al este de Manaus, fuera de la Amazonía Occidental.

La ciudad de Manaus, produce una diversidad de productos de alto valor agregado, como se detalla en la tabla 23, son productores y exportadores de teléfonos celulares, motos, máquinas de afeitar, máquinas productoras de papel moneda, entre otros.

TABLA 23
PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE MANAOS

Nº ORD.	PRODUCTOS	EXPORTACIÓN
1	CELULAR MOVIL TERMINALES	150.917.722
2	OTROS PREPARADOS PARA LA PREPARACIÓN DE BEBIDAS	65.282.579
3	C MOTO / alternat PISTÓN DEL MOTOR. 125 cm3 <CIL <= 250 cm3	31.846.949
4	SALIDAS. REC. Diciembre INTEG. SIN. DIG. D / COD VIDEO. Y COLORES	22.217.266
5	Maquinillas de afeitar, no eléctricos	21.275.305
6	Las máquinas expendedoras. Papel moneda, INCL. ETFE. SALIDAS. OPER.	16.874.667
7	C MOTO / alternat PISTÓN DEL MOTOR. 50cm3 <CIL <= 125 cm3	16.302.921
8	APAR OTROS. REC. D / TELEVISIÓN A COLOR	11.261.036
9	Navaja, SEGURIDAD, DE METALES	7.722.928
10	Combustibles y lubricantes. P / AERONAVES	7.256.391
11	OTROS papeles P / Fotografía en color, SENS. N / Impresiones	6.940.684
12	Otros artículos de Tántalo	6.207.464
13	DIESEL	5.510.443
14	OTROS ENLACES, 60VOLTS <<tensión = 1000 VOLTIOS	4.657.785
15	OTRAS GASOLINAS	4.149.153
16	Combustibles y lubricantes. P / BUQUES	3.416.847
17	MOTOS, ETC.C / alternat motor de pistón. CIL> 800CM3	3.147.273

18	BOLSILLO ENCENDEDORES, GAS, N / recargable	3.091.670
19	OTROS COMPUESTOS DE PLATA	3.053.637
20	Bolígrafos	3.050.849
	OTROS	56.015.456
TOTAL		450.199.025

Fuente: MDIC/SECEX - Sistema Aliceweb (Datos coletados em 15.6.2010)

Elaborado por: SAO/CGIEX/COEXP.

Recopilado por: Diana Arguello

Los principales países de destino, como se detalla en la tabla 24, son países latinoamericanos los que ocupan los primeros lugares, pero también exportan a países asiáticos y europeos, lo que nos muestra el volumen de operaciones comerciales que generan.

TABLA 24 VALOR EN US\$ 1,00 – FOB
PRINCIPALES DESTINOS DE EXPORTACIÓN DE MANAOS

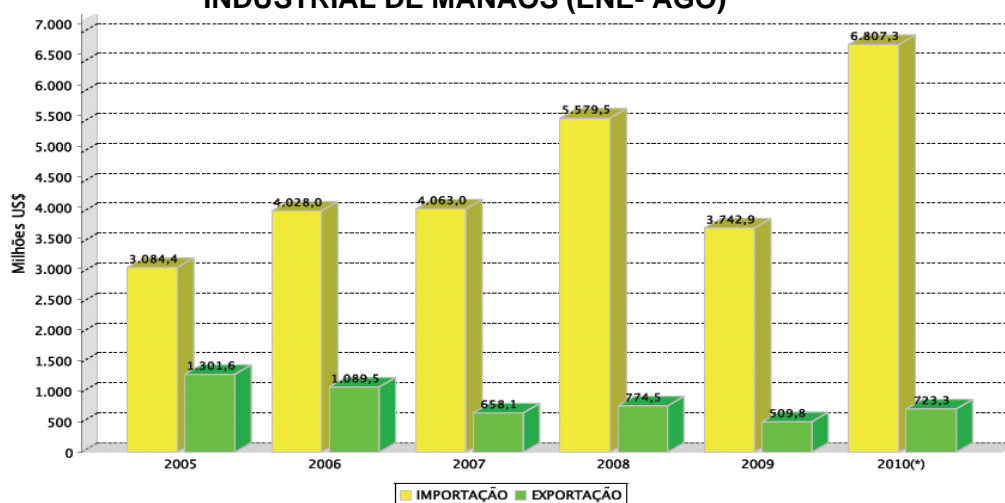
Nº ORDEN	PAÍSES	EXPORTACIÓN
1	ARGENTINA	168.011.039
2	VENEZUELA	42.969.750
3	COLOMBIA	38.957.844
4	MÉXICO	24.743.132
5	CHILE	24.676.745
6	PERU	21.664.873
7	ESTADOS UNIDOS	21.620.417
8	PARAGUAY	14.717.325
9	ECUADOR	11.106.364
10	PROVISIÓN DE NAVIOS Y AERONAVES	10.646.396
11	URUGUAY	8.390.730
12	BOLIVIA	7.281.300
13	INDIA	4.830.298
14	HUNGRIA	4.785.380
15	ALEMANIA	4.523.867
16	PAISES BAJOS (HOLANDA)	4.051.333
17	CHINA	3.557.238
18	COSTA RICA	3.258.376
19	ESTONIA	2.855.597

20	SUD AFRICA	2.569.861
	OUTROS*	24.981.160
TOTAL		450.199.025

Fuente: MDIC/SECEX - Sistema Aliceweb
Elaborado por: SAO/CGIEX/COEXP
Recopilado por: Diana Arguello

A pesar de que Manaus se especializa en las industrias previamente mencionadas, es una región que casi no tiene producción de alimentos, e importa la mayoría de productos alimentarios, además de los insumos para sus industrias. Como se observa en el gráfico 33, las importaciones sobrepasan en gran medida a las exportaciones, demostrando un gran crecimiento en el último año. Esto denota una oportunidad de mercado para los productos ecuatorianos, debido a que serían competitivos en precio por la reducción de costos que se da en el transporte.

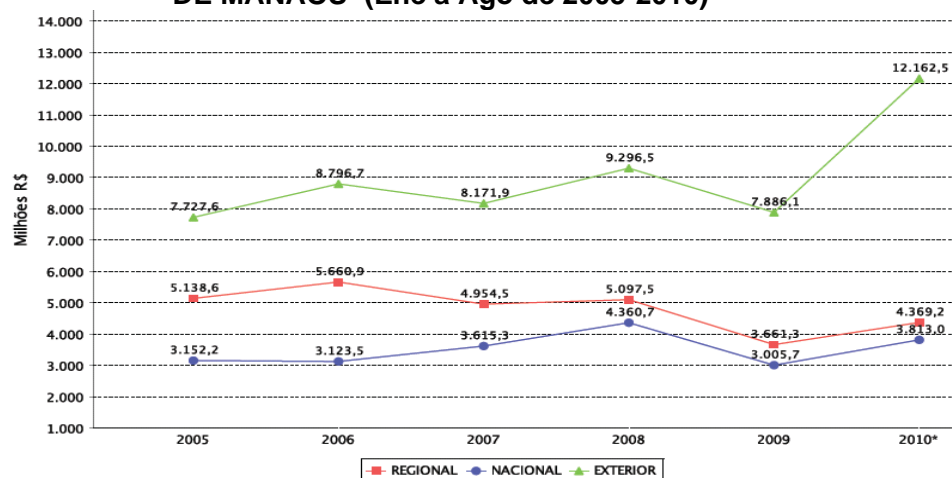
GRAFICO 33
EXPORTACION E IMPORTACION DEL POLO
INDUSTRIAL DE MANAOS (ENE- AGO)



Fuente: Comercio Exterior Suframa
Elaborado por: Suframa
Recopilado por: Diana Arguello

En el gráfico 34 está expresada la tendencia de adquisición de insumos de producción del Polo Industrial de Manaus, la cual desde el año 2005, ha tenido sus fluctuaciones pero en el último año existe una tendencia muy definida a la alza, la cantidad de importaciones es elevada, por lo que se compra tanto al mercado nacional, regional e internacional.

GRAFICO 34
ADQUISICIÓN DE INSUMOS DE PRODUCCIÓN POLO INDUSTRIAL
DE MANAOS- (Ene a Ago de 2005-2010)



Fuente: Comercio Exterior Suframa
 Elaborado por: Suframa
 Recopilado por: Diana Arguello

Las principales industrias en las que ha invertido en la Zona Franca de Manaus desde el 2005, están descritas en la tabla 25, donde la mayor es el sector electrónico, de producción de llantas, y en tercer lugar el sector químico. Como se aprecia el sector de alimentos no es de los más representativos y necesita siempre complementos, es decir por sí solo no es capaz de abastecer a su población.

TABLA 25
INVERSIONES LÍQUIDAS TOTALES 2005-2010

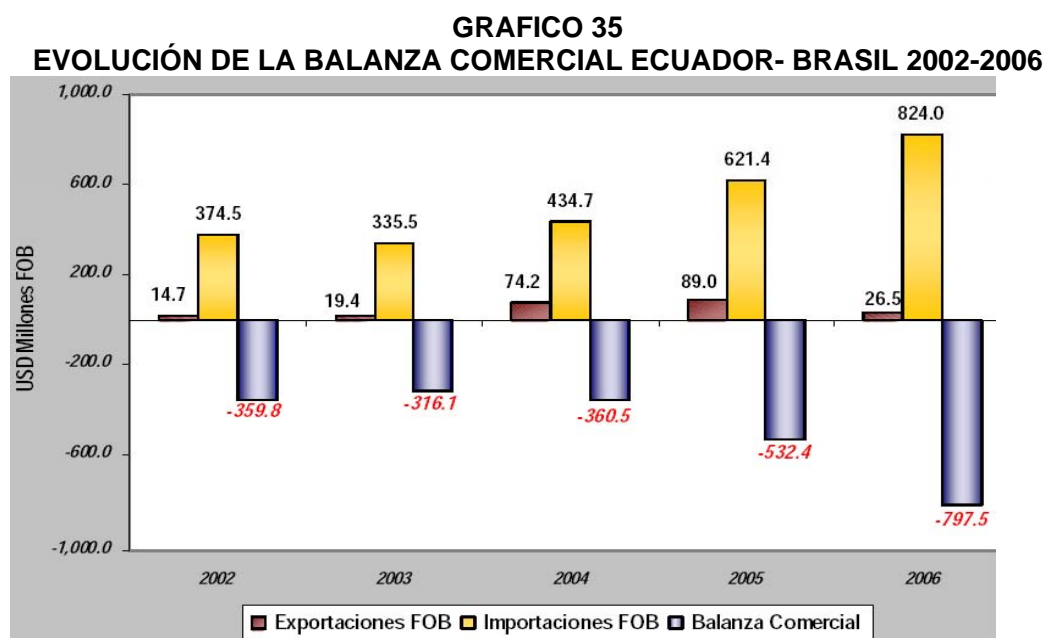
SUBSETORES	INVESTIMENTOS LÍQUIDOS TOTAIS (US\$1.00)					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010(*)
Sem subsector(Polo)	264.389	1.508.260	-	-	37.454	-
Eletroeletrônico	1.835.927.154	2.257.935.931	2.560.838.882	2.816.312.260	2.666.809.202	3.006.093.002
Relojoeiro	64.614.827	66.420.870	67.463.636	71.667.856	45.121.141	39.909.072
Duas rodas	815.686.861	1.055.562.439	1.270.580.924	1.741.425.565	1.999.685.718	2.301.835.420
Termoplástico	346.251.044	460.525.837	695.514.295	685.526.581	691.249.044	828.997.620
Bebidas	58.458.448	67.113.424	83.823.342	146.748.105	163.293.496	140.388.388
Metalúrgico	167.851.715	190.700.707	276.560.990	300.470.903	300.944.321	340.707.279
Mecânico	179.257.711	279.990.668	352.537.954	420.598.043	382.748.326	446.877.340
Madeireiro	37.840.848	49.128.615	46.442.973	51.242.563	42.362.030	41.668.300
Papel e papelão	69.982.933	104.097.388	118.298.079	98.300.690	107.768.017	119.624.044
Químico	473.330.301	406.186.305	512.861.379	660.798.115	615.506.689	716.361.636
Material de limpeza e velas	139.413	155.376	174.187	187.687	171.312	188.961
Vestuário e calçados	22.035.805	25.875.921	30.931.127	28.466.824	5.665.536	8.794.815
Produtos Alimentícios	18.740.059	18.033.971	19.223.724	20.043.133	18.717.287	21.726.683
Editorial e gráfico	26.760.048	38.256.673	44.835.484	45.086.882	51.864.989	55.332.984
Têxtil	7.668.308	8.519.359	3.127.169	3.262.113	2.977.501	3.284.254
Mineral não metálico	167.535.114	186.865.654	208.235.891	225.883.215	210.981.283	237.816.890
Mobiliário	6.895.883	4.533.609	5.425.415	6.061.921	8.323.252	17.198.159
Beneficiamento de borracha	-	-	-	-	-	153.092
Ótico	21.598.726	26.153.066	27.621.239	31.363.390	29.434.381	34.749.640
Brinquedos	964.946	799.511	-	-	-	-
Isqueiros, canetas e	239.580.899	293.081.340	366.539.373	549.552.647	527.940.886	587.271.926
Naval	4.022.236	6.399.370	10.226.821	6.163.419	12.511.018	18.748.136
DIVERSOS	305.960	433.146	1.844.131	5.073.903	6.535.162	7.374.319
TOTAIS	4.565.713.628	5.548.277.440	6.703.107.015	7.914.235.815	7.890.648.045	8.975.101.960

Fuente: COISE/CGPRO/SAP
 Elaborado por: COISE/CGPRO/SAP

3.2.3. Información de mercado para productos ecuatorianos

La balanza comercial entre Ecuador y Brasil, como se observa en el gráfico 35 ha sido deficitaria en los últimos 8 años desde el año 2002, y con tendencia a agudizarse. Es decir que cada vez se ha agudizado más el déficit comercial entre los dos países, situación que el país debe cambiar gradualmente, dado que el Ecuador posee una balanza comercial deficitaria con la mayoría de sus socios comerciales, lo que denota la necesidad de fortalecer las industrias y sectores económicos para ingresar en nuevos mercados, y mejorar la oferta de productos para exportar¹⁹³.

El Ecuador exportó en este período a Brasil fundamentalmente manufacturas basadas en recursos naturales y manufacturas de alta tecnología, rubro que comprendió el 69.9% del total del valor exportado en 2006; e importó fundamentalmente de Brasil, manufacturas de tecnología media y alta; los dos tipos de manufacturas comprendieron el 77.8% del total del valor importado en 2006¹⁹⁴.



¹⁹³ Banco Central del Ecuador, Estudios de Comercio Internacional- Diciembre 2007, Brasil: Equiparar nuestra balanza comercial, <http://www.bce.fin.ec/frame.php?CNT=ARB0000858>, acceso: 02 de octubre de 2010, 23h30

¹⁹⁴ Id.

Para visualizar la posibilidad real de ingresar a ese mercado, y con qué productos ingresar, es necesario saber quiénes son los proveedores actuales de este mercado, mejorar los procesos de producción y añadir valor agregado a nuestros productos. Para ingresar a este nuevo nicho de mercado se comenzará por lo que poseemos al corto plazo, es decir los productos agrícolas.

En este sentido la tabla 26 presenta los principales proveedores de Brasil de productos pertenecientes al sector denominado como agronegocio. En el ranking mundial, nosotros nos encontramos en el puesto 38, y están entre los primeros lugares países latinoamericanos, y otros como China, Indonesia, Canadá, Tailandia y Alemania.

TABLA 26
PRINCIPALES PROVEEDORES
IMPORTACIONES DEL AGRONEGOCIO
BRASILEÑO 2007(USD)

Rank	País	Cantidad
1	Argentina	2.897.762.673
2	EEUU	703.353.869
3	Uruguay	434.762.606
4	China	375.839.673
5	Paraguay	373.923.020
6	Chile	365.462.491
7	Indonesia	350.994.738
8	Canadá	270.314.262
9	Tailandia	223.168.876
10	Alemania	218.427.577
38	Ecuador	18.001.430

Fuente: AGROPEC Pesquisa, Extensão e Consultoria
Elaborado por: Diana Arguello

En la tabla 25, están desglosados los principales productos importados en el año 2007, de estos 10 principales proveedores, y expresada la cantidad en millones de USD. Dado que Brasil importa productos agrícolas de todos los continentes, y dada la lejanía de algunos proveedores, se puede visualizar la manera de proveer los mismos productos de forma complementaria al mercado de Brasil, teniendo la ventaja competitiva de reducir costos por ahorrar incurrir en

gastos elevados de transporte, ya que no es lo mismo comprar mercadería que venga de Indonesia, a transportar mercadería ecuatoriana a un país vecino como Brasil, y más aún si se lo realiza a través del eje multimodal.

TABLA 27
PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS DE 10 PAÍSES
PRINCIPALES PROVEEDORES DE BRASIL 2007

País	Producto	US\$ Millones (2007)
Argentina	Trigo	US\$ 909,90 mi
	Pescados	US\$ 78,63 mi
	Arroz	US\$ 77,49 mi
	Malte	US\$ 64,97 mi
	Leche en polvo	US\$ 64,93 mi
Estados Unidos	Papel	US\$ 126,19 mi
	Celulose	US\$ 94,77 mi
	Algodón	US\$ 59,62 mi
	Preparados alimentares	US\$ 37,55 mi
Uruguay	Arroz	US\$ 84,90 mi
	Malte	US\$ 75,82 mi
	Carne bovina in natura	US\$ 24,02 mi
	Leche en polvo	US\$ 22,47 mi
	Trigo	US\$ 20,87 mi
China	Téxtiles de algodón	US\$ 51,52 mi
	Hilos y telas de algodón	US\$ 41,75 mi
	Ajo	US\$ 31,84 mi
	Preparados alimentares	US\$ 20,04 mi
Paraguay	Trigo y mezcla con otros	US\$ 32, 12 mi
	Maiz	US\$ 12,36 mi
	Algodón	US\$ 11,19 mi
	Farelo de soya	US\$ 10,98 mi
Chile	Salmón	US\$ 68,1 mi
	Papel	US\$ 54,5 mi
	Celulose	US\$ 41,3 mi
	Vino	US\$ 36,7 mi
Indonesia	Goma	US\$ 104,86 mi
	Cacao	US\$ 56,85 mi
	Aceite de palma	US\$ 52,14 mi
	Papel	US\$ 18,18 mi
Canadá	Papel	US\$ 136,23 mi
	Trigo	US\$ 10,48 mi
	Preparados alimentares	US\$ 8,54 mi
	Malte	US\$ 8,20 mi
	Lentejas y arvejas	US\$ 6 mi
Tailandia	Goma	US\$ 186.657 mi
	Pescados	US\$ 2.263 mi

Fuente: AGROPEC Pesquisa, Extensão e Consultoria
 Elaborado por: Diana Arguello Ruiz

Como lo mencionamos con anterioridad, existen ya 7 productos que cuentan con las certificaciones necesarias para ingresar al mercado brasileño, y que serían los productos piloto para empezar el intercambio comercial con esa nación, y también para utilizar el corredor multimodal¹⁹⁵. Como observamos en la tabla 28 se han determinado los principales proveedores de estos productos analizados, algunos de los cuales tienen una distancia representativa. Por esta razón como parte complementaria del proyecto, se fomentó la implementación de cadenas productivas, para poder mejorar la calidad y poder competir con los mercados extranjeros.

TABLA 28
PRODUCTOS CLASIFICADOS POR PAÍSES PROVEEDORES DE BRASIL

	Bulbos de Cebolla	Frutos de Limón	Frutos de Maracuya	Frutos de Pimiento	Frutos de Sandía	Frutos de tomate	Raíces de yuca
Países proveedores	○Argentina	○España	○Colombia	○Chile	○España	○Argentina	○Paraguay
	○Chile	○Uruguay		○EEUU	○Uruguay	○Chile	
	○EEUU	○Venezuela		○Argentina		○Perú	
	○España			○Paraguay		○Uruguay	
	○Holanda			○Uruguay		○Venezuela	
	○Bolivia					○Paraguay	
	○Nueva Zelandia						
	○Portugal						
	○Uruguay						
	○Venezuela						
	○Paraguay						

Fuente: AGROPEC Pesquisa, Extensão e Consultoria
Elaborado por: Diana Arguello

Brasil tiene establecidas barreras no arancelarias que comprenden estrictas reglamentaciones técnicas y normas de calidad. De igual manera, son especialmente destacables las barreras sanitarias y fitosanitarias. Los Ministerios de Agricultura, Pecuário y Abastecimento, y de Sanidad aplican procedimientos de inspección de mercancías. La Secretaría de Comercio Exterior (SECEX) exige a su vez la licencia previa para productos sujetos a la certificación de conformidad respecto a los estándares técnicos establecidos por el Instituto Nacional de Metrología, Normalización y Calidad Industrial¹⁹⁶. Es por esto que estos 7

¹⁹⁵ Supra. p 67

¹⁹⁶ Stat-USA, Área de Inteligencia Comercial, ADEX, Brasil: Condiciones de Acceso, mayo 2009, p 1.

productos fueron ya sometidos a los ARP, Análisis de Riesgo de Plagas, para poder ingresar al mercado brasileño.

En lo que a zonas de libre comercio se refiere dentro del territorio brasileño, es importante destacar que la Zona de Libre Comercio de Manaus fue constituida con el propósito de crear un polo de desarrollo de la región amazónica, mediante el comercio de productos importados y la implantación gradual de un moderno parque industrial, con industrias dirigidas a atender no solo a la región, sino principalmente a los grandes centros consumidores¹⁹⁷. Al fomentar el comercio de productos importados, se demuestra la receptibilidad de productos extranjeros, dado que Manaus no es una zona productora de productos alimentarios, sino de bienes industrializados, por lo que obligatoriamente deben importar productos para abastecer de alimentos a su población.

La entrada de mercancías extranjeras a esta zona, destinadas a consumo interno, industrialización de cualquier grado, incluso procesamiento, instalación y operación de industrias y servicios de cualquier naturaleza, exportación, así como almacenamiento para reexportación, está exenta de todos los impuestos. La exención está condicionada a la efectiva aplicación de las mercaderías en las finalidades indicadas y al cumplimiento de las demás condiciones y requisitos establecidos por Decreto Ley No 288 del año 1967 y por la legislación complementaria¹⁹⁸.

Esta exención de impuestos representa una ventaja y oportunidad, para el ingreso de nuestros productos. Una vez que hayan ingresado estos 7 productos piloto, será más fácil seguir ingresando paulatinamente más productos a ese mercado, para lo cual se debe garantizar una óptima calidad, dado que así se va generando una marca país. En este sentido es importante saber que está haciendo la competencia, para poder innovar, diferenciarse y superarla.

¹⁹⁷ Ibíd. p 7

¹⁹⁸ Id.

3.3. Gobierno

3.3.1. Políticas gubernamentales

El Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013, promovido desde la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (Senplades), establece en sus objetivos 6 y 11, el acceso a trabajo estable, justo y digno, en su diversidad de formas y establecen la creación de un sistema económico social, solidario y sostenible. También promueve políticas tendientes a fomentar la inversión extranjera directa (IED) selectiva, para potenciar producción y productividad de los sectores estratégicos. Políticas que persiguen un objetivo común: mejorar la calidad de vida de los ecuatorianos y las ecuatorianas¹⁹⁹

En Enero de 2008, la Presidencia de la República dispuso al Ministerio de Coordinación de la Producción la ejecución de un estudio para identificar y desarrollar apuestas productivas en diversos sub-sectores con el mayor potencial de crecimiento de la economía ecuatoriana. En Abril de 2008 se presentaron los resultados del estudio, con esta base el Gobierno Nacional identificó la necesidad de implementar el Programa de Desarrollo de Apuestas Productivas y de Promoción de Inversión en el Ecuador, mediante el cual los siguientes sectores fueron identificados y seleccionados: Flores, Acuicultura y Pesca, Frutas y Hortalizas Procesadas, Metalmecánica, Turismo, Software y Consultoría, Silvicultura y Madera, Biocombustibles.

Así, dichos subsectores de la economía son objeto de análisis y definiciones de estrategias que permitan su crecimiento y consolidación tanto a nivel nacional como internacional. Después se plantea la agenda de transformación productiva, la cual va orientada a establecer las principales políticas que ayudarían a desarrollar los sectores mencionados anteriormente, y se los subdivide en 14 Subsectores priorizados los cuales son: Turismo, Alimentos frescos y procesados, Energías renovables (bio-energía y alternativas), Productos farmacéuticos y químicos, Biotecnología (bioquímica y biomedicina), Servicios ambientales,

¹⁹⁹ Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013: *Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural*, primera edición, Quito-Ecuador, p. 80-81

Metalmecánica, Tecnología: hardware y software, Plásticos y caucho sintético, Confecciones y calzado, Vehículos, automotores, carrocerías y partes, Transporte y Logística, Construcción, Cadena forestal sustentable y sus productos elaborados. La lógica de esta agenda es que dado que los recursos son escasos, se deben determinar ciertos sectores a los cuales apostar, visualizando que tengan potencial de desarrollo, y que estén en la línea de las tendencias mundiales²⁰⁰.

El proyecto de desarrollo del eje multimodal Manta-Manaos, se encuentra enmarcado dentro del subsector priorizado Logística y Transporte, y como lo muestra el gráfico 36, es parte de los Programas de Infraestructura productiva, contenidos en la Agenda de Transformación Productiva. El sector de Transporte y Logística, ha sido determinado como un sector estratégico, dado que es un sector transversal, que puede brindar competitividad a distintos sectores de la economía sobre todo si se lo asocia con trazabilidad. En la Agenda de Transformación Productiva está contemplado un Plan Nacional de Logística que abarca temas como acciones inmediatas y de mediano plazo para producir un salto cualitativo en calidad y productividad en el sistema de logística y transporte nacional en las temáticas de infraestructura, servicios y procesos.

Programas de Infraestructura productiva²⁰¹:



Fuente: Infoproduce

²⁰⁰ Infoproduce, el portal de la producción y el emprendimiento, Zonas de planificación, <http://www.infoproduce.gov.ec/index.php/es/categoryblog/137-zonas-de-planificacion.html>, acceso: 24 de septiembre de 2010, 22h40

²⁰¹ Consejo de la Producción: Objetivos y Programas Estratégicos, Enlace Ciudadano N. 176, <http://www.mcpec.gov.ec/images/stories/presentacionpresidente.pdf>, p 5 acceso: 24 de junio de 2010, 21h30, p 5

Para desarrollar estos sectores, el país ha sido dividido en 7 regiones. Cada una agrupa diferentes provincias, y el objetivo es determinar uno o varios sectores priorizados potenciales a desarrollarse por cada región. Es importante que exista una coordinación entre las diferentes instituciones del estado inmersas dentro del proyecto, y si estamos hablando de logística y transporte, sería importante implementar el tema de trazabilidad.

3.3.2. Instituciones inmersas

Dada la magnitud del proyecto Manta- Manaos y los diferentes componentes que este implica, existen varias instituciones inmersas en este proyecto que trabajan desde diferentes instancias y en diferentes actividades para contribuir al avance de cada componente. A continuación se detallan las instituciones y su implicación, o su aporte dentro del proyecto.

BID; EL Banco Interamericano de Desarrollo, es la principal fuente de financiamiento y pericia multilateral para el desarrollo económico, social e institucional sostenible de América Latina y el Caribe. Financió los estudios de navegabilidad del río Napo dentro del proyecto multimodal Manta – Manaos que llevan adelante los Presidentes de Ecuador y Brasil con la finalidad de unir los océanos Pacífico y Atlántico en un programa de integración comercial y de mercados. Esta institución realiza cooperación técnica no reembolsable en base a lo solicitado por los Gobiernos de Ecuador y Perú. Financió con 800 mil dólares la elaboración de un estudio binacional de la navegabilidad del río Napo dentro de los 240 kilómetros ecuatorianos y aquellos 620 kilómetros de Perú por donde pasa el cauce del río, que servirá como entrada principal para el Amazonas Brasileño y para llegar de esta manera a los mercados de la ciudad de Manaos²⁰².

CAF, la Corporación Andina de Fomento es una institución que promueve un modelo de desarrollo sostenible, mediante operaciones de crédito, recursos no

²⁰² MTOP, "BID financia proyecto Manta Manaos", BID FINANCIA PARTE DE PROYECTO MANTA – MANAOS http://www.mtop.gov.ec/noticia_110_bid-financia-parte-de-proyecto-manta-manaos.php, acceso: 13 de mayo de 2009, 21h30

reembolsables y apoyo en la estructuración técnica y financiera de proyectos del sector público y privado de Latinoamérica. Ha financiado diversas obras de infraestructura vial, pues trabaja bastante con el Ministerio de Transporte y Obras públicas. Además de que la CAF trabaja activamente con los proyectos de la iniciativa IIRSA²⁰³.

Senplades; la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo tiene como función principal Administrar el Sistema Nacional de Planificación a nivel sectorial y territorial, estableciendo objetivos y políticas nacionales. Es la institución que aprueba en primera instancia los proyectos, antes de asignar a los ministerios pertinentes.

MICSE; el Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos es responsable de la coordinación, supervisión y seguimiento de los recursos trascendentales como el petróleo, las minas, el agua, la energía, las comunicaciones y el transporte multimodal. Al ser responsable del transporte multimodal, y dado que supervisa el trabajo realizado por el MTOP, que tiene gran implicación en este proyecto, le asignaron la supervisión del mismo.

MTOP, Ministerio de Transporte y Obras Públicas entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal²⁰⁴. Tiene a su cargo la mejora de la infraestructura vial, que es uno de los grandes componentes del proyecto Manta-Manaos.

MCPEC, el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, es la entidad encargada de evaluar la gestión de programas de producción, competitividad y comercialización, a través de procesos de información; asociatividad, innovación y transferencia tecnológica; desarrollo logístico; capacitación; asistencia técnica; desarrollo de la cultura y capacidad emprendedora; financiamiento; para el desarrollo productivo. Al incluir el proyecto

²⁰³ CAF, ¿Qué es la CAF? y misión, <http://www.caf.com/view/index.asp?ms=19&pageMs=61396>, acceso: 13 de mayo de 2009, 21h30

²⁰⁴ Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Visión y Misión, <http://www.mtop.gov.ec/mtop.php?cat=13>, acceso: 12 de octubre de 2010, 17h40

Manta-Manaos dentro del sector priorizado de logística y transporte, se transfirió en el mes de septiembre de 2010, la gerencia del proyecto a este ministerio²⁰⁵.

CORPAM, la Corporación Aeroportuaria de Manta es la institución que administra el aeropuerto de Manta, está regido por el Municipio. Debe estar pendiente de buscar inversionistas y seguir el cronograma de mejoras previstas para el aeropuerto.

CEIPTICEPM; Comisión Especial Interinstitucional para el Puerto de Transferencia Internacional de Carga en el Puerto de Manta, es la responsable de planificar, ejecutar, organizar y promocionar el Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga en el Puerto de Manta.

APM; Autoridad Portuaria de Manta, es la institución que administra el puerto de Manta, y debe estar pendiente de coordinar las mejoras que se están haciendo para mejorar el puerto.

Prefectura de Manabí, elaboró el plan de Desarrollo Regional del Consejo Provincial de Manabí en el marco de los lineamientos técnicos que promueve la SENPLADES, el plan va alineado a mejorar los procesos de producción agrícola, uno de los componentes del proyecto Manta-Manaos.

HCP de Manabí, Consejo Provincial de Manabí, la Dirección de Planificación y Desarrollo Regional del Consejo Provincial trabaja en la implementación del Plan de Desarrollo Integral de Manabí (PDIM), que va alineado a mejorar los procesos de producción agrícola, uno de los componentes del proyecto Manta-Manaos.

APRIM, la Agencia de Promoción de Inversiones de Manabí, tiene como objetivo principal impulsar actividades de promoción de inversiones en sectores económicos que se prioricen en la provincia, trabaja activamente en el tema de

²⁰⁵Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, Funciones Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, <http://plan.senplades.gov.ec/ministerio-coordinador-produccion>, acceso, 30 de octubre de 2010, 18h40

certificar los productos escogidos para la exportación a Brasil. Trabaja en conjunto con la ADPM.

ADPM, Agencia de Desarrollo Provincial de Manabí, Junta esfuerzos de las instituciones y de la Cooperación Internacional para impulsar la agricultura, el turismo, la pesca artesanal, el fortalecimiento institucional y la gobernabilidad en el territorio provincial.

Municipio de Manabí, apoya al proyecto coordinando las diferentes instituciones mencionadas con anterioridad.

Municipio de Shushufindi y Consejo Provincial de Sucumbíos, ha avanzado en procesos de expropiación de terrenos para la construcción del puerto Providencia, y están pendiente de los avances que se den en torno a la infraestructura relacionada al proyecto en su provincia.

INOCAR; Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador- Está realizando estudios de batimetría en el Río Napo en la parte ecuatoriana.

MAGAP, Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, es la entidad encargada de emitir la certificación de que algunos productos agrícolas están listos para exportarse, las certificaciones las emiten a través del departamento de agrocalidad.

MRREE, Ministerio de Relaciones Exteriores, buscan a acercamiento con los países interesados a través de mesas de negociación, dan información sobre tratados, etc.

MIPRO - CAE, Ministerio, el Ministerio de Industrias y Productividad, y la Corporación Aduanera Ecuatoriana, colaboraron en la elaboración de la propuesta de planteamiento del proyecto, para determinar la competitividad del mismo, de que sea más barato y que se transporte la mercadería en menor tiempo.

3.3.3. Resultados esperados

Este es un proyecto que plantea elevadas expectativas en cuanto a sus resultados. Los objetivos que se esperan alcanzar son los siguientes²⁰⁶:

1. Servir de Puerto de desembarque de los contenedores que vienen en buques de gran tonelaje de países extranjeros y luego distribuirlos a puertos foráneos mediante buques de menor capacidad.
2. Minimizar costos y maximizar el transporte de carga desde distintos puertos de origen tanto de Asia, Europa, EE.UU., desde América del Sur.
3. Crear un nuevo polo de desarrollo económico regional que impacte positivamente, no solo a la provincia de Manabí sino al país en general.
4. Desarrollar la imagen y presencia de los puertos ecuatorianos en el ámbito de los negocios navieros internacionales.
5. El impacto Socio-Económico de la inversión de US \$65'000.000 en obras civiles y de estudios se estima que un 70% de este valor se gastará en la adquisición de bienes y servicios extranjeros.
6. Conseguir inversión extranjera de países como China, Japón, Corea, Brasil en el proyecto para seguir con su desarrollo
7. Convertir al Ecuador en proveedor de servicios logísticos
8. Generar plazas de trabajo a lo largo del desarrollo de diferentes componentes del proyecto

Diversas instituciones están trabajando por la consecución del proyecto. Pero lo más importante es que debe existir una estrecha coordinación entre todas, para que trabajen en base a una planificación estratégica, que temporicen las actividades, y den reportes a una institución coordinadora, para que no se dupliquen ni se desperdicien esfuerzos. En este caso la entidad que está a cargo del proyecto, de recoger avances y mantener diálogos con los principales actores implicados, como se mencionó con anterioridad es el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, MCPEC, a través de la Dirección Nacional de Logística.

²⁰⁶ Municipio de Manta, "Manabí Grandes proyectos",
<http://www.dlh.lahora.com.ec/paginas/manabita/empresa1.htm>, acceso: 21 de junio de 2010, 23h30

3. ANÁLISIS

A través de la investigación, en el capítulo 1, se reconoce el significativo mejoramiento que se está realizando en la infraestructura vial a nivel nacional. De igual manera, están bien definidas las obras que están previstas para realizar mejoras en el puerto y el aeropuerto de Manta con el fin de que alcancen el título y las características de puerto y aeropuerto de transferencia internacional. Solamente queda la duda respecto a la competitividad del transporte de mercancías por el río Napo, dada la gran inversión en tecnología que sería necesaria realizar para mejorar las condiciones de navegabilidad.

Sin duda alguna las obras de infraestructura, ya sea su realización o mejora, son promesas de desarrollo local, porque en donde haya un puerto, carretera u otro tipo de infraestructura, habrá la necesidad de centros de servicios: espacios de almacenamiento, gasolineras, restaurantes, tiendas, hoteles, etc. que en general son oportunidades de dinamizar la economía y crear nuevas fuentes de empleo. La construcción de grandes obras de infraestructura obviamente genera la posibilidad de emplear a miles de obreros.

En el capítulo 2, se observa que esta infraestructura sin duda genera una mayor conectividad con los países del Eje del Amazonas, lo que propende a una mayor integración regional de manera física. A través de las operaciones de comercio, también se refuerzan las relaciones comerciales con los vecinos regionales, motivando de esta manera también la integración regional.

De las diversas misiones comerciales realizadas en busca de socios comerciales que financien el puerto y el aeropuerto, no se han obtenido resultados concretos todavía, y esto puede deberse en su mayoría al clima de inestabilidad política que vive nuestro país, dado que existen continuas reformas tributarias y no existe un ambiente que fomente o garantice la inversión extranjera.

Ecuador no tiene una producción suficiente ni competitiva todavía, fuera de la explotación petrolera, que pueda competir con grandes poderes económicos

como Brasil y Asia. La infraestructura, si bien es cierto será utilizada para trasladar ciertos productos ecuatorianos al mercado brasileño, será principalmente utilizada como ruta comercial entre estos grandes poderes, con lo cual el Ecuador tendrá la oportunidad de brindar servicios de logística, de generar zonas de servicio y almacenamiento.

En lo que a comercio exterior se refiere, se tiene un plan piloto del primer grupo de productos que se exportarán a Manaus, provenientes de la provincia de Manabí, si bien se tienen ciertas deficiencias técnicas y tecnológicas, se ha implementado un plan de cadenas productivas a través del esfuerzo de diferentes instituciones, para mejorar estos aspectos, con el fin de implementar los procesos de producción y con ello garantizar la calidad y competitividad de nuestros productos. Es un primer paso que se puede seguir implementando paulatinamente a nivel nacional.

En el capítulo 3 visualizamos que si se logra colocar un número determinado de productos en un mercado internacional, será la primera pauta para seguir ingresando más productos agroalimenticios a otros mercados o al mismo, o a su vez ir añadiendo valor agregado a nuestros productos para que también haya un cambio gradual en ser exportadores de materias primas, para producir y exportar productos con mayor valor agregado.

Los efectos dinámicos del comercio tienen importancia crítica para el desarrollo económico de un país. Estos efectos incluyen la habilidad de adquirir capital extranjero y tecnología extranjera y el impacto de la reasignación del comercio y de los recursos en la acumulación del ahorro. El capital extranjero es una realidad, siempre y cuando se fomente un clima adecuado para atraer la IED. Además, los beneficios asociados a un mayor contacto con otros países y culturas podrían ayudar a romper las cadenas de la tradición, alterar deseos y estimular la capacidad empresarial, las invenciones y las innovaciones.

4. CONCLUSIONES

- La hipótesis del trabajo se cumple parcialmente debido a que el desarrollo de los diversos componentes del proyecto de constituir un eje de desarrollo comercial y logístico que permita unir la costa del Pacífico con la costa del Atlántico si aportan a dinamizar la economía del país y de la provincia de Manabí, mejorando así la situación socio económica en los sectores involucrados, sin embargo por la variación de volúmenes de carga que se da en el río Napo dependiendo de su caudal y de la época del año, es difícil definir que sea 100% competitivo el corredor pues la navegabilidad del río está expuesto a factores externos.
- Otro inconveniente que se presenta es el no tener la inversión concreta de socios extranjeros para cofinanciar las obras de mejora del puerto y el aeropuerto de Manta. Esto puede deberse a 2 razones principales, la primera es que se han hecho acercamientos a posibles inversores a través de las diferentes misiones comerciales, sin tener los estudios técnicos necesarios que demuestren de manera fehaciente su potencialidad, y en segundo lugar, por el ambiente político y clima de inestabilidad de negocios que existe al momento en nuestro país. Varias empresas extranjeras han abandonado el país, lo que nos deja una mala imagen a nivel internacional.
- Existe rotación de personal de los funcionarios del estado, y los avances generados en negociaciones previas pueden verse afectadas por la no continuidad de la persona anterior, sino que es empezar de nuevo y eso le resta poder de negociación e imagen de seriedad en los negocios a Ecuador a nivel internacional.
- El mejorar las diferentes infraestructuras, sin duda genera empleos y la posibilidad de convertirnos en proveedores de servicios logísticos, y ser un territorio de tránsito para mercaderías extranjeras. En este contexto, el contar con un aeropuerto y un puerto de transferencia que cumplan con estándares internacionales, sería un gran avance para el Ecuador en temas de mejorar el comercio exterior, y un indicador del aumento de nuestra actividad comercial.

- Generar una mayor conectividad con nuestros países vecinos, fomenta un acercamiento con ellos, propendiendo así a la integración regional. Además se están desarrollando los proyectos propuestos por la IIRSA, que es una iniciativa que ha nacido de un proceso de integración regional.

- El hecho de que nuestros países vecinos también busquen desarrollar vías para acceder al mercado brasileño nos obliga a ser más competitivos aún, a realizar las obras con rapidez y a brindar mejores servicios. Debido a que si no lo hacemos, ellos nos ganarán el mercado y los potenciales clientes. Y el hecho de ser más competitivos responde al poder de decisión de los usuarios, ya que utilizarán las infraestructuras que sean más convenientes en términos de dinero y reducción de tiempo de transporte.

- El incorporar actividades productivas locales para fomentar el comercio de bienes agropecuarios con valor agregado, agroindustriales y pesca, especialmente con la cuenca del Amazonas, sin duda es beneficiosa para fomentar la tecnificación de procesos de producción y mejorar la oferta exportable ecuatoriana.

- La producción y el comercio regional e internacional del país por el momento parece ser insuficiente para aprovechar las economías de escala que generaría esta obra, sin embargo es claro que el comercio proveniente de Brasil es el que efectivamente podría hacerlo; así pues se convertiría en un eje de tránsito de mercaderías extranjeras. Consecuentemente, esta iniciativa permitiría al Ecuador ser proveedor de servicios a Brasil, contribuyendo, por una parte, a disminuir el déficit existente en la balanza comercial entre estos dos países, y por otra, en la inserción de más productos en ese mercado.

- Se encuentra gran potencialidad de ingreso de productos agroalimentarios ecuatorianos al mercado brasileño, sobretodo en Manaos, dado que por la información de mercado explicada en la investigación, se importan productos agrícolas de distintos destinos, que en comparación a la cercanía de Ecuador con ese país, resultan lejanos.

- Los beneficios socioeconómicos relacionados a vías de comunicación son: mayor acceso a mercados para cultivos y productos locales, reducción de costos de transporte, generación de empleo, acceso a servicios sociales y posible fortalecimiento de las economías locales.
- El establecimiento de la hidrovía en el río Napo abre una oportunidad para la comercialización de productos ecuatorianos en este gran mercado. Sin embargo por las limitaciones de calado máximo de 1,20 metros, y de acuerdo a los estudios de navegabilidad, que indica que existen grandes distancias, en relación a los bajos volúmenes que se pueden comercializar, esto se traduciría en altos costos.
- La posibilidad del Ecuador de explotar las ventajas competitivas que ofrecería la vía la Manta-Manaos va a depender de cómo el país defina su política de integración, sea desde el aprovechamiento pasivo de la infraestructura construida o, desde una estrategia activa que implique potenciar la utilización y explotación de los recursos que podría ofrecer a la región.
- Este proyecto es una política de gobierno, por lo tanto su ejecución es obligatoria. Se han invertido significativos recursos en el proyecto desde el año 2007, por lo que es importante que exista una eficiente coordinación entre las diferentes instituciones gubernamentales que intervienen en el proyecto.
- De cualquier forma, en uno y otro caso, las posibilidades de aprovechar los impactos positivos del proyecto y lograr mayores niveles de bienestar ciudadano dependerán de la capacidad de generar programas de desarrollo integrales y de agregar valor a sus bienes y servicios por el modelo de cadenas productivas.

5. RECOMENDACIONES

- Para evitar el desperdicio de esfuerzos y recursos del estado, y vender de mejor manera el proyecto a inversores internacionales sería importante contar con los estudios técnicos que confirmen la viabilidad del proyecto al momento de realizar las misiones comerciales, ahora la entidad a cargo es el MCPEC, misma que debe velar por su ejecución. El estudio de Navegabilidad del río Napo ya está listo, y como se mencionó con anterioridad dentro del subproceso 2 del proyecto, está pendiente construir un modelo econométrico que analice la viabilidad financiera y económica del proyecto. Hasta el momento se ha vendido a inversores extranjeros la idea de invertir en el puerto y aeropuerto de Manta, por las condiciones técnicas, y competitivas de la ubicación geográfica del Ecuador.
- En general todos los proyectos del estado deben tener un control de calidad del gasto, es decir, no es suficiente que se ejecuten los presupuestos, sino que se ejecuten de manera apropiada y generando resultados positivos, es decir que las actividades realizadas vayan de la mano con resultados obtenidos.
- Evitar la excesiva rotación de personal en las instituciones públicas, pues denota inestabilidad y falta de seriedad en las negociaciones. Para lograr esto sería importante escoger a los perfiles adecuados para cada cargo, y capacitar a los funcionarios, de tal manera que genere un compromiso de responsabilidad en la consecución del cargo. Adicionalmente los cargos deberían ser escogidos por capacidades y no por afinidades políticas.
- Dado que Colombia, Ecuador y Perú, buscan tener una salida al Océano Atlántico a través de Brasil, Ecuador debería mejorar las condiciones de su puerto y aeropuerto, realizando las ampliaciones y adecuaciones necesarias para convertirlos en infraestructuras de transferencia internacionales, capaces de brindar servicios de logística, a la par, que la de los países vecinos.
- Por las limitaciones de navegabilidad que presenta el río Napo, antes de realizar una millonaria inversión en implementar las sugerencias del estudio, se debe

impulsar la comercialización de productos ecuatorianos, y en función de que vayan aumentando las frecuencias de ida y regreso desde Manaos, se pueden ir implementando las soluciones tecnológicas sugeridas.

- Incentivar la ampliación y diversificación de la oferta exportable de productos y servicios con estándares de calidad, a través de programas de capacitación continua a productores e implementación de tecnología en los procesos de producción agropecuaria. Las prefecturas y consejos provinciales, serían las entidades competentes para desarrollar estos programas en las zonas que se encuentre potencialidad.
- Si bien es positivo que el Estado quiera promover el desarrollo de la industria nacional a través de inversión pública, la industria no puede depender del estado para subsistir, ésta debe procurar que las empresas se independicen y sean capaces de generar por si solas su sostenibilidad, y que haya capital extranjero dispuesto a invertir en los diferentes sectores económicos. Que el sector privado sea un protagonista en este proyecto.
- Para promover la inversión extranjera, es conveniente establecer políticas públicas que incentiven a los empresarios a ubicarse en el Ecuador, incentivos fiscales, brindar garantías y estabilidad en los contratos, agilizar los trámites que son sumamente burocráticos en la actualidad. También es importante propender un ambiente político estable que demuestre una buena imagen de país a nivel internacional.
- Se debe fomentar la búsqueda de nuevos mercados y la consolidación de los existentes, a través de estudios de mercado eficientes, que aporten valor, y que encuentren nuevos nichos de mercado para ingresar nuestros productos. Es importante contar con elementos que brinden valor agregado para diferenciarse de la competencia. De igual manera se deben aprovechar los procesos de integración regional para firmar tratados que permitan que nuestros productos tengan preferencias arancelarias en varios destinos internacionales.

- Alinearse en base a las tendencias mundiales de mercado, en la actualidad nuestros países vecinos poseen tratados de preferencias arancelarias con diferentes bloques económicos. El gobierno ecuatoriano tiene como política de gobierno no firmar TLCs, dado que considera agresivo el ingreso masivo de productos extranjeros sin restricciones arancelarias, y puede ser perjudicial para la industria local, sin embargo apoya la firma de Tratados de Asociación que deben estar enfocados a buscar oportunidades para el fácil acceso de productos ecuatorianos a otros destinos.
- Realizar misiones técnicas y comerciales que incluyan un componente de benchmarking que nos permitan generar capacidades para implementar aquí, sistemas de mejora de productividad que hayan sido eficientes en economías similares a las nuestras, en este caso la entidad competente sería el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, pues tiene a su cargo el programa de los subsectores priorizados.
- Las recomendaciones anteriores permitirán paulatinamente diversificar nuestra oferta para vender productos con valor agregado y también servicios. Situación que es importante para vender la marca país a nivel internacional, y posicionar el nombre de nuestro país como proveedor de productos de calidad.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

KRUGMAN, Paul; OBSTFELD, Maurice, Economía Internacional Teoría y Política, McGraw-Hill, Madrid, tercera edición, 1996

CHACHOLIADES, Miltiades, Economía Internacional, McGraw-Hill, México D.F., primera edición, 1981

MILLER, Roger LeRoy, Economía Hoy, Pearson Educación de Colombia Ltda., Bogotá, edición 2001-2002

FIELD, Appleyard, Economía Internacional, McGraw-Hill, Bogotá D.C., cuarta edición, 2003

Artículos y estudios

GADEA DUARTE, Rosario, Integración Sudamericana y Globalización: El papel de la infraestructura, Revista UNASUR

MANCHENO Diego, PIEDRA Andrés, La Manta Manaos, Estudio económico regional, alcances, riesgos y potencialidades, Quito, Ecuador. 2008

SOLON, Pablo, Reflexiones a mano alzada sobre el tratado de UNASUR, revista de la Integración, Perú, Julio 2008

CARDONA CARDONA, Diego, El ABC de UNASUR, Revista de la Integración Construcción de la Integración Sudamericana, Lima, Perú, Julio 2008

Ministerio de Industrias y Productividad, MIPRO, Política Industrial del Ecuador, Presentación políticas propuestas para el Código de la Producción, documento, 16 de Mayo de 2009

Redacción Negocios, "El país no atrae a los negocios por sus trámites y altos costos", publicación El Comercio, 7 de noviembre de 2010

Consejo Provincial de Manabí, Plan de Desarrollo Provincial de Manabí, Matriz de Planes Provinciales, formato SENPLADES/PAD/julio 2007

Periódico La Gaceta, Municipio será parte de Agencia de Inversión, Manabí, 9 de noviembre de 2009

Consejo Provincial de Manabí, Plan de Desarrollo Integral de Manabí (PDIM), Editorial Neográfika Manta, Julio 2007

SUGAYAMA, Regina Lucia, Agropec Pesquisa, Extensão e Consultoria, Portoviejo-Ecuador, Julio 2007

Ministerio Coordinador de los Sectores Estratégicos, Propuesta Comercial Proyecto Manta-Manaos, Agosto 2008

Agencia de Desarrollo de la Provincia de Manabí, "Programa de Desarrollo Agrícola para Implementación de las Cadenas Productivas de Cebolla, Limón Sutil, Maracuyá, Pimiento, Sandía, Tomate Riñón y Yuca para la exportación al Mercado Brasileño", septiembre 2009

Gonzalo Varillas Cueto, asesor en Política y Legislación Ambiental de la Corporación de Gestión y Derecho Ambiental ECOLEX (Quito –Ecuador) e investigador del proyecto BICECA Quito, Ecuador | jueves, 21 de febrero de 2008

Redacción Manta, sección Negocios- El Comercio, Millonarias inversiones en los Puertos, 8 de julio de 2010

VILLARAN, Susana, Concentración Descentralista, Corredores Amazónicos, 19 de mayo de 2009

Departamento de Promoción Económica ALADI, Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos y su área de influencia (Segunda fase), Publicación No. 13/02

Stat-USA, Área de Inteligencia Comercial, ADEX, Brasil: Condiciones de Acceso, mayo 2009

MCPEC, Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, "Productos potenciales y subsectores priorizados", archivo, octubre 2010

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013: Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural, primera edición, Quito-Ecuador

FLORES, Margarita, SELVA ABIERTA, Vía Pasto Mocoa e hidrovía del Putumayo, Expresiones en Colombia de la IIRSA, Dupligráficas Ltda., Bogotá-Colombia, diciembre 2007

Web

RED VIAL ECUADOR, <http://www.e-asfalto.com/redvialecuador/index.htm>

ECUADOR, ACTIVIDADES DEL SECTOR SERVICIOS RED VIAL
<http://www.cideiber.com/infopaises/Ecuador/Ecuador-06-03.html>

APOYO A LA PREPARACIÓN DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA VIAL 12-05-08, Ministerio de Transporte y Obras Públicas
www.bicusa.org/admin/Document.101216.asp

Empresa brasileña especializada en tecnología, durabilidad e innovación en muebles, sistemas de almacenamiento y manufacturados de acero,

<http://www.bertolini.com.br/bertolini/site/default.asp?pagina=missaoEVisao&idioma=esp>

Diario el universo, Bases del Aeropuerto de Manta,
<http://www.eluniverso.com/2009/05/20/1/1355/0EEA6E7FDE204ABA816793DDA3DF223B.html>

AEROPUERTO DE MANTA,
<http://www.aeropuertomanta.com/noticias.php?noti=3>

Nuevo empresario,
<http://www.elnuevoempresario.com/noticiasleer.php?id=10833&titulo=direccion-de-aviacion-civil-asumio-administracion-de-aeropuerto-de-manta-ecuador&encuesta=resultados>

El ciudadano, Aeropuerto de Manta,
http://www.elciudadano.gov.ec/index.php?view=article&catid=1%3Aactualidad&id=4162%3Amas-de-30-millones-de-inversion-para-desarrollar-el-aeropuerto-de-manta&format=pdf&option=com_content
PECC, <http://www.pecc.org/community/papers/airportroundtable/roy-paul-1.doc>

UNIVERSIDAD DE BARCELONA, Bel Germà, Fageda Xavier,
<http://www.ub.edu/graap/aeroportsRACC.pdf>

Port Authority
http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_Internacional_John_F._Kennedy

CAF, TRANSPORTE MARÍTIMO,
http://caf.com/attach/17/default/44_51marit.pdf

Facultad de ciencias del mar y de recursos naturales Ingeniería Civil Oceánica,
Medición del aporte económico del puerto a la Comuna de Valparaíso,
http://www.epv.cl/contenido/info_general/documentos/Estudio_UV_Aportes_de%20Puerto.pdf

MARTNER PEYRELONGUE Carlos, Puertos Pivotes en México: límites y posibilidades,
http://www.eclac.org/publicaciones/xml/7/19287/lcg2175e_Martner.pdf

UNION EUROPEA, Síntesis de la legislación de la UE,
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_es.htm

Tics de Manabí, Megaproyectos; Puerto de Manta,
<http://www.ticsdemanabi.net/index.html>

CEIPTICEPM, La Comisión Especial Interinstitucional del Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta
<http://puertodetransferencia.gov.ec/comision.php>

Tic's de Manabí, El Puerto de Transferencia Internacional de Carga de Manta, <http://www.ticsdemanabi.net/noticias/blog1.php/2009/03/>

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA, <http://www.iirsa.org/Institucional.asp?CodIdioma=ESP>

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, http://www.iirsa.org/CD_IIRSA/Index.html

Grupo Faro, La Manta Manaos,
http://www.lamantamanoos.org/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=377

IIRSA, Banco Interamericano de Desarrollo, BID, Consorcio Serman & Asociados SA – CSI Ingenieros SA, Pasos De Frontera Fluviales Caso de Estudio: Río Napo, <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/navegabilidad%20napo.pdf>

Bank Information Center, BIC, Corredor Multimodal Pasto-Mocoa e Hidrovía del Putumayo, <http://www.bicusa.org/es/Project.10188.aspx>,

Gestión, El diario de economía y negocios del Perú, Perú y Brasil realizarán una tercera vía Interoceánica, <http://gestion.pe/noticia/380632/peru-brasil-realizaran-tercera-via-interoceanica>

Terminales Portuarios Euroandinos, Puerto de Paita, <http://www.puertopaita.com/>

Red del Grupo Radio de Programas del Perú, MEF autoriza fondo para ampliación de entrada de puerto del Callao, http://www.rpp.com.pe/2010-06-25-mef-autoriza-fondo-para-ampliacion-de-entrada-de-puerto-del-callao-noticia_275181.html, noticia del 25 de Junio del 2010

ANDINA, Agencia Peruana de noticias, Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos se adjudica buena pro de concesión de puerto de Paita (ampliación), <http://www.andina.com.pe/espanol/Noticia.aspx?id=sas6/stZv3A=>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Inicia La Cuarta Reunión Binacional Sobre Eje Manta-Manaos, 20 de septiembre del 2007, <http://www.mtop.gov.ec/noticias.php?id=23>

El Mercurio, Mercados Brasileños Fueron Visitados Por Empresarios Ecuatorianos, <http://www.mercuriomanta.com/old/sistema.php?name=noticias&file=article&sid=39485>,

Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Gobierno inicia contactos con el mayor puerto del mundo, <http://www.mtop.gov.ec/noticias.php?id=145>

El Universo, Autoridad de Manta reasume puerto hoy,
<http://www.eluniverso.com/2010/04/01/1/1356/autoridad-manta-reasume-puerto-hoy.html>

Secretaría CAN Noticias, "El Gobierno desempolva otra vez la conexión Manta-Manaos", <http://www.comunidadandina.org/prensa/noticias/25-5-09.htm>

Diario Expreso, El proyecto Manta-Manaos va a Singapur,
<http://www.expreso.ec/ediciones/2009/07/28/economia/el-proyecto-manta-manaos-va-a-singapur/Default.asp>

Banco Central del Ecuador, Balanza de pagos, Balanzas Comerciales del Ecuador con sus Principales Socios,
<http://www.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebca201008.pdf>

Autoridad Portuaria de Manta, Mega proyectos en Manabí, El Proyecto Manta-Manaos 26 de enero de 2010, <http://www.manabi.gov.ec/56-el-proyecto-manta-manaos.html>

Asociación Internacional de Transporte Aéreo, *Distancia aérea internacional según principales ciudades*, Instituto Nacional de Estadísticas e Informática Perú, INEI, <http://www1.inei.gob.pe/biblioineipub/bancopub/Est/LIB0170/N88/iecqq014.htm>

Banco Mundial, Datos estadísticos, PIB 2009,
<http://siteresources.worldbank.org/DATASTATISTICS/Resources/GDP.pdf>

Ministerio De Desarrollo, Industria y Comercio Exterior-Brasil, Balanza Comercial Brasileña- Datos Consolidados,
http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1275505327.pdf

Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil, Panorama de Comercio Exterior Brasileño 2009,
http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivos/dwnl_1275505327.pdf

Banco Central del Ecuador, Estudios de Comercio Internacional- Diciembre 2007, Brasil: Equiparar nuestra balanza comercial,
<http://www.bce.fin.ec/frame.php?CNT=ARB0000858>

Consejo de la Producción: Objetivos y Programas Estratégicos, Enlace Ciudadano N. 176,
<http://www.mcpec.gov.ec/images/stories/presentacionpresidente.pdf>,

MTOP, "BID financia proyecto Manta Manaos", BID FINANCIA PARTE DE PROYECTO MANTA – MANAOS http://www.mtop.gov.ec/noticia_110_bid-financia-parte-de-proyecto-manta-manaos.php

CAF, ¿Qué es la CAF? y misión,
<http://www.caf.com/view/index.asp?ms=19&pageMs=61396>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Visión y Misión,
<http://www.mtop.gov.ec/mtop.php?cat=13>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, SENPLADES, Funciones
Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad,
<http://plan.senplades.gov.ec/ministerio-coordinador-produccion>

Municipio de Manta, “Manabí Grandes proyectos”,
<http://www.dlh.lahora.com.ec/paginas/manabita/empresa1.htm>

Otros

Ec. PAGUAY Joaquín, Asesor del proyecto Manta-Manaos, entrevista, Datos
Generales del Proyecto Manta-Manaos

Egüez Héctor, Ing. ExGerente del Proyecto Manta-Manaos, MICSE, entrevista,
Avances y estructura del proyecto Manta-Manaos

Chamorro José, Ing. Director Nacional de Logística; Manta-Manaos, MCPEC,
entrevista Resultados de la Navegabilidad del Río Napo

Impacto de las tendencias del mercado agroalimentario, Seminario Terminales
Agroalimentarias, Ciudad de Panamá, 21 al 23 de julio de 2008, documento

ANEXOS

Portek de Singapur presenta propuesta de asociación público-privada por US\$100mn a APM - Ecuador

Publicada: Viernes 31 de diciembre, 2010 14:59 (GMT-0400)[Ver más noticias de Ecuador](#)

Por Eva Medalla / Business News Americas

El operador portuario con sede en Singapur Portek presentó una propuesta a la Autoridad Portuaria de Manta ([APM](#)) de Ecuador para convertirse en socio estratégico y ayudar a desarrollar la terminal portuaria, dijo a BNamericas un vocero de APM.

La propuesta comprende respaldar el desarrollo de los servicios y las operaciones logísticas del puerto, y prevé una inversión de US\$100mn durante la próxima década.

La inversión cubriría las mejoras a la actual infraestructura del puerto y la compra de equipos y software para administrar las operaciones, según el funcionario.

APM está buscando un socio estratégico para ejecutar un plan de inversión de US\$106mn y planea lanzar una licitación a principios del 2011. Otras compañías han expresado su interés de invertir en el puerto y APM analizará otras opciones aparte de Portek, indicó.

Se espera que el proyecto facilite las negociaciones con el sector privado para un proyecto que comprende la construcción de una terminal de aguas profundas a gran escala.

Fuente: Business News Americas [http://www.bnamericas.com/news/infraestructura/Portek-de-Singapur-presenta-propuesta-de-asociacion-publico-privada-por-US\\$100mn-a-APM](http://www.bnamericas.com/news/infraestructura/Portek-de-Singapur-presenta-propuesta-de-asociacion-publico-privada-por-US$100mn-a-APM), ingreso: 03 de enero de 2011, 12h24